

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 751 030 A1

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
02.01.1997 Patentblatt 1997/01

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60N 2/22, B60N 2/44

(21) Anmeldenummer: 96110126.8

(22) Anmeldetag: 21.06.1994

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE ES FR GB IT SE

(30) Priorität: 26.06.1993 DE 4321335

(62) Anmeldenummer der früheren Anmeldung nach Art.  
76 EPÜ: 94109567.1

(71) Anmelder: BURGER SÖHNE GmbH + Co.  
D-71065 Sindelfingen (DE)

(72) Erfinder:  
• Helbig, Thorsten, Dipl.-Ing.  
D-70199 Stuttgart (DE)  
• Schmidt, Bernd, Dipl.-Ing.  
D-75391 Gechingen (DE)  
• Klink, Josef, Dipl.-Ing.  
D-72202 Nagold (DE)

• Dinkel, Emil  
D-71272 Renningen (DE)  
• Speck, Volker  
D-71065 Sindelfingen (DE)  
• Schneider, Fritz  
D-74706 Osterburken (DE)

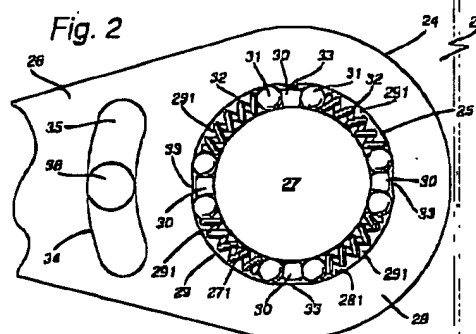
(74) Vertreter: Lasch, Hartmut Dipl.-Ing.  
Patentanwälte,  
Dipl.-Ing. Helner Lichtl,  
Dipl.-Phys.Dr. rer. nat Jost Lempert,  
Dipl.-Ing. Hartmut Lasch,  
Bergwaldstrasse 1  
76227 Karlsruhe (DE)

Bemerkungen:

Diese Anmeldung ist am 22.06.1996 als  
Teilanmeldung zu der unter INID-Kode 62  
erwähnten Anmeldung eingereicht worden.

(54) **Verstellvorrichtung**

(57) Eine Verstellvorrichtung zur Durchführung mindestens einer Verstellfunktion, insbesondere zur Verstellung eines Kraftfahrzeugsitzes, besitzt eine Betätigungseinheit mit einem Schrittschaltwerk zur Umsetzung einer antriebsseitigen Bewegung eines manuell zu bedienenden Schwenkhebels in eine abtriebsseitige Drehbewegung in dem einen oder anderen Drehsinn. Der Schwenkhebel ist zum wiederholten Auslösen eines Schrittschritts um einen Drehwinkel schwenkbar, der innerhalb eines maximal möglichen Drehwinkels frei wählbar ist. Vorzugsweise weist das Schrittschaltwerk ein abtriebsseitiges Innenteil mit zylindrischer Außenfläche und ein mit dem Schwenkhebel drehfest koppelbares Außenteil mit zylindrischer Innenfläche auf, das das abtriebsseitige Innenteil unter Belassung eines Ringraums zu dessen Außenfläche konzentrisch umschließt, wobei in dem Ringraum mindestens zwei Anschläge sowie Klemmkörper angeordnet sind und an einer der Zylinderflächen des Innen- bzw. Außenteils eine der Anzahl der Anschläge entsprechende Zahl von in den Ringraum radial vorspringenden Axialrippen ausgebildet ist.



BEST AVAILABLE COPY

EP 0 751 030 A1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Verstellvorrichtung zur Durchführung mindestens einer Verstellfunktion, insbesondere zur Verstellung eines Kraftfahrzeugsitzes, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Bei einer bekannten Verstellvorrichtung zum Verstellen eines Kraftfahrzeugsitzes (DE 37 34 363 C2) weist das Getriebe zur Realisierung von Freilauf und Hemmung eine zweigeteilte Welle auf, bei welcher das äußere Ende des abtriebsseitigen Wellenteils als ein mit einer Zahnstange kämmendes Triebgrad ausgebildet ist und das äußere Ende des antriebsseitigen Wellenteils mit einem die Betätigungseinheit bildenden Handstellrad fest verbunden ist. Die beiden anderen Enden der Wellenteile sind als miteinander verklemmbare Kupplungsscheiben ausgebildet. Die mit dem abtriebsseitigen Wellenteil einstückige Kupplungsscheibe ist dabei unter Belassung eines Ringspalts in einem feststehenden Gehäuse mit kreisförmiger Innenwand aufgenommen und die mit dem antriebsseitigen Wellenteil verbundene Kupplungsscheibe greift mit axialen, stiftartigen Mitnehmern in den Ringspalt zwischen abtriebsartiger Kupplungsscheibe und Gehäuse ein. Die im Gehäuse einliegende abtriebsartige Kupplungsscheibe trägt am Umfang gleichmäßig zueinander versetzt angeordnete Radialvorsprünge und unmittelbar an den in Umfangsrichtung weisenden Stirnseiten der Radialvorsprünge eingeformte Mulden, in welchen jeweils walzenförmige Klemmkörper einliegen, die sich am Muldengrund und an der kreisförmigen Innenwand des Gehäuses abrollen. Die Klemmkörper werden von Druckfedern an die von den Radialvorsprüngen abgekehrten Flanken ihrer Mulden angepreßt und verkeilen so bei Drehung der abtriebsseitigen Kupplungsscheibe diese im Gehäuse. Bei Kraftfluß von dem abtriebsseitigen Wellenteil zu dem antriebsseitigen Wellenteil sperrt also das Getriebe. Wird hingegen das Handrad gedreht, so verschieben die Mitnehmer an der antriebsseitigen Kupplungsscheibe die Klemmkörper aus der Klemmstellung und legen sie an Stirnflächen der Radialvorsprünge an, so daß die abtriebsseitige Kupplungsscheibe mit der antriebsseitigen Kupplungsscheibe mitdreht. Bei Kraftfluß vom antriebsseitigen Wellenteil zu dem abtriebsseitigen Wellenteil hat das Getriebe also Freilauf und überträgt die Drehung des Handrades in dem einen oder anderen Drehsinn auf das abtriebsseitige Triebgrad, das eine entsprechende Verstellung am Kraftfahrzeugsitz durchführt.

Bei dieser bekannten Verstellvorrichtung erfolgt durch Drehen des Handrades eine stufenlose Verstellung des Kraftfahrzeugsitzes, wobei die jeweils gewünschte Einstellung des Kraftfahrzeugsitzes durch das Getriebe chassissicher arretiert wird. Allerdings ist die Zugänglichkeit des Handrades nach Platznehmen des Sitzbenutzers auf dem Sitz in den weitaus meisten Fällen wenig günstig und das Drehen des Handrades in dieser Position, insbesondere bei großen Verstellbewegungen am Kraftfahrzeugsitz, recht mühsam, so daß

häufig die Sitzeinstellung nach Aussteigen von außen durch die geöffnete Kraftfahrzeugsitz durchgeföhrt wird.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einer Verstellvorrichtung der eingangs genannten Art, insbesondere für Kraftfahrzeugsitze, die Zugänglichkeit der Betätigungseinheit zu verbessern und den Bedienungskomfort bei der Durchführung von Verstellungen wesentlich zu erhöhen.

Die Aufgabe ist bei einer Verstellvorrichtung der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 definierten Gattung erfindungsgemäß durch die Merkmale im Kennzeichen teil des Patentanspruchs 1 gelöst.

Das erfindungsgemäß verwendete stufenlose Schrittschaltwerk mit Handschwenkhebel erleichtert wesentlich die Durchführung der Verstellfunktionen. Der Handschwenkhebel braucht nur in die eine oder andere Richtung geschwenkt zu werden, wodurch der Antrieb um den Schwenkweg des Schwenkhebels gedreht wird. Nach Freigeben des Schwenkhebels wird dieser automatisch in seine Nullage zurückgeföhrt. Bei wiederholter Schwenkung des Schwenkhebels bis zu einem durch das Schrittschaltwerk vorgegebenen maximalen Schwenkwinkel können größere Verstellbewegungen herbeigeföhrt werden. Eine Feineinstellung ist durch Schwenken des Schwenkhebels um einen beliebig kleinen Schwenkwinkel innerhalb seines maximalen Schwenkwegs möglich. Durch symmetrische Auslegung des Schrittschaltwerks ist der Verstellvorgang in beiden Schwenk- oder Drehrichtungen möglich.

Vorteilhafte Ausführungsformen der erfindungsgemäßen Verstellvorrichtung mit zweckmäßigen Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung sind in den weiteren Patentansprüchen angegeben.

Das erfindungsgemäße Schrittschaltwerk läßt sich in besonders vorteilhafter Weise realisieren, wenn gemäß einer Ausführungsform der Erfindung ein mit dem Antrieb drehfest verbundenes Innenteil mit zylindrischer Außenfläche und ein mit dem Schwenkwinkel drehfest koppelbares Außenteil zylindrischer, das Innenteil unter Belassung eines Ringspalts zu dessen Außenfläche konzentrisch umschließender Innenfläche vorgesehen wird. In dem Ringspalt sind mindestens zwei räumlich feststehende Anschläge um vorzugsweise gleiche Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnet und liegen Klemmkörper ein, die sich einerseits an den beiden Zylinderflächen von Innen- und Außenteil abrollen und sich andererseits unter Federkraft jeweils paarweise an voneinander in Umfangsrichtung abgekehrten Seiten der Anschläge abstützen. An einer der Zylinderflächen von Innen- und Außenteil ist eine der Anzahl der Anschläge entsprechende Zahl von in den Ringspalt radial vorspringenden Axialrippen mit bogenförmigen Flanken ausgebildet, die um gleiche Umfangswinkel wie die Anschläge zueinander versetzt so angeordnet sind, daß sie in der Grundstellung des Schwenkhebels den Anschlägen radial gegenüberstehen. Beim Betätigen des Schwenkhebels wird mit diesem das Außenteil aus der Nullage bewegt, und bereits nach kurzem Schwenkweg föhren die Axialrippen über

3

EP 0 751 030 A1

4

die Klemmkörper zum Verspannen des Außenteils mit dem Innenteil. Das Innenteil wird mitbewegt und führt die gewünschte Verstellbewegung aus. Wird der Schwenkhebel freigegeben, so schieben die an den Klemmkörpern angreifenden Federkräfte diese wieder unter Mitnahme des Außenteils und damit des Schwenkhebels an die Anschläge zurück. Das Schrittschaltwerk mit Schwenkhebel nimmt wieder seine Nulllage ein.

Wenn gemäß einer vorteilhaften Ausführungsform mehr als ein jeweils einem Getriebe zugeordnetes Schrittschaltwerk vorgesehen und der Handhebel wahlweise mit einem der Schrittschaltwerke oder mit beiden Schrittschaltwerken gleichzeitig koppelbar ausgebildet wird, so läßt sich mit einem einzigen Handschwenkhebel eine Mehrzahl von Verstellfunktionen realisieren. So lassen sich z.B. an einem Kraftfahrzeugsitz mit einem einzigen Handschwenkhebel sowohl die Höhenverstellung des Sitzkissens als auch die Neigungswinkelverstellung der Rückenlehne oder die Kopfstützeneinstellung ausführen.

Die wahlweise Kopplung von Handschwenkhebel und Schrittschaltwerk läßt sich in verschiedener Weise realisieren. In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist der Handschwenkhebel koaxial zum Innen- und Außenteil der Schrittschaltwerke schwenkbar gelagert und weist mindestens eine der Anzahl der Schrittschaltwerke entsprechende Zahl von axial abstehenden Mitnehmerstiften auf, die wahlweise in eine axiale Aufnahme in dem Außenteil des jeweils einem Mitnehmerstift zugeordneten Schrittschaltwerks zu dessen Drehmitnahme formschlüssig einschiebbar sind. Dabei kann der Handschwenkhebel seitlich der Schrittschaltwerke oder zwischen zwei Schrittschaltwerken angeordnet werden.

Im ersten Fall sind nach einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung die Mitnehmerstifte im Schwenkhebel axial verschieblich ausgebildet, und an jedem Mitnehmerstift greift ein diesen in Außereingriff mit dem Außenteil des zugeordneten Schrittschaltwerks haltendes elastisches Rückstellglied an. Ein manuell zu bedienendes Verriegelungsglied ist wahlweise mit einem der Mitnehmer zu dessen Verriegelung in seiner Eingriffstellung im Außenteil des zugeordneten Schrittschaltwerks in Eingriff bringbar.

Im zweiten Fall der Anordnung des Schwenkhebels zwischen zwei Schrittschaltwerken ist der Schwenkhebel selbst axial verschieblich angeordnet und trägt auf jeder seiner voneinander abgekehrten Stirnseiten mindestens einen feststehenden, axial vorspringenden Mitnehmerstift. Durch axiale Verschiebung des Schwenkhebels in die eine oder andere Richtung werden die Mitnehmerstifte in die mindestens eine axiale Aufnahme im Außenteil des einen oder anderen Schrittschaltwerkes eingeschoben.

Alternativ kann die wahlweise Kopplung des Handschwenkhebels mit den Schrittschaltwerken gemäß einer weiteren Ausführungsform der Erfindung dadurch herbeigeführt werden, daß die Außenteile zweier

nebeneinander angeordneter Schrittschaltwerke in kongruenter Ausrichtung über einen Zwischenring mit rein zylindrischer Innenfläche miteinander zu einer axial verschieblichen Schaltbuchse verbunden sind. Die Schaltbuchse ist drehfest mit dem Handschwenkhebel verbunden. Bei Axialverschiebung der Schaltbuchse in die eine oder andere Richtung übergreift der Zwischenring die Klemmkörper in dem einen oder anderen Schrittschaltwerk zur Herstellung eines Freilaufs, während im anderen Schrittschaltwerk die Schaltbuchse über die Klemmkörper mit dem Innenteil verkeilt wird.

Das Getriebe mit Freilauf und Hemmung wird im einfachsten Fall durch die Verstellorgane der Verstellvorrichtung selbst gebildet, z.B. durch ein in einer axial verschieblichen Zahnstange kämmendes Antriebsritzel, wobei durch Verschiebung der Zahnstange die Verstellfunktion, z.B. die Kopfstützenverstellung, bewirkt wird. Vorausgesetzt ist jedoch, daß das Verstellorgansystem, z.B. Antriebsritzelzahnstange, eine Selbsthemmung aufweist. Im Falle einer fehlenden Selbsthemmung und zwecks zuverlässiger Sicherung der vorgenommenen Einstellung auch auf schlechten Wegstrecken oder im Crashfall wird gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung das Getriebe mit Hemmung und Freilauf dadurch realisiert, daß eine mit einem Verstellorgan drehfest verbundene abtriebsseitige Innenwelle und ein feststehendes Gehäuse vorgesehen ist, das mit einer zylindrischen Gehäuseinnenwand die Innenwelle unter Belassung eines Ringspals zu deren Außenmantel konzentrisch umschließt. Die Innenwelle trägt um vorzugsweise gleiche Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnete, in den Ringspalt hineinragende Radialvorsprünge und im Außenmantel eine doppelte Anzahl von Vertiefungen, die in Umfangsrichtung gesehen auf einer Seite jeweils von einer Radialschulter der Radialvorsprünge begrenzt werden und deren Tiefe zu der von den Radialschultern abgekehrten Seite hin abnimmt. In den Vertiefungen liegt jeweils ein Klemmkörper ein, der am Boden der Vertiefung und an der Gehäuseinnenfläche anliegt und mittels eines federelastischen Elements zu der von der Radialschulter abgekehrten Seite der Vertiefung hin verschoben wird. In den Ringspalt ragt eine der Anzahl der Radialvorsprünge entsprechende Zahl von antriebsseitigen axialen Mitnehmern hinein, die jeweils zwischen zwei einander benachbarten Klemmkörpern so plaziert sind, daß sie in Umfangsrichtung einen nur geringen Abstand zu jedem Klemmkörper einhalten. Bei dieser Ausführung des Getriebes kann ein auf die Innenwelle eingeleiteter Bewegungsimpuls, z.B. durch Crash, nicht ausgeführt werden, da dies zu einem weiteren Verkeilen der Klemmkörper zwischen Gehäuse und Innenwelle führt. Zum Ausführen einer Verstellbewegung werden durch die Mitnehmer die Klemmkörper aus der Sperrposition bis zur Anlage an den Radialvorsprüngen der Innenwelle geschoben, und anschließend wird die Innenwelle über den gewünschten Weg mitbewegt. Wird keine Verstellbewegung der Mitnehmer ausgeführt, sind Gehäuse und Innenwelle immer zueinander

5

EP 0 751 030 A1

6

arretiert.

In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist die Gehäuseinnenwand mit einer flachen, feinstufigen Innenverzahnung versehen und die Klemmkörper als Fünffachprismen und die Vertiefungen als asymmetrische, im Querschnitt etwa sägezahnförmige Längsnuten ausgebildet, deren größte Tiefe am Fuße der Radialschultern der Radialvorsprünge liegt. Die Innenverzahnung an der Gehäuseinnenwand und die dieser zugekehrten Prismenfläche der auf dem Nutgrund der Längsnuten in Umfangsrichtung verschiebbaren Fünfeckprismen sind so aufeinander abgestimmt, daß die Fünfeckprismen von ihren federelastischen Elementen formschlüssig in die Innenverzahnung eingeschoben werden. Durch diesen Formschluß wird ein selbständiges Verstellen der Verstellvorrichtung, z.B. durch Schwingungen auf einer schlechten Wegstrecke, absolut ausgeschlossen. Das Verstellen und Verriegeln erfolgt nicht mehr vollkommen stufenlos sondern in feinstufigen Schritten, wodurch ein besserer Formschluß und ein sicheres Verkeilen erzielt wird.

In einer vorteilhaften Ausführungsform der Erfindung weist das Getriebe wiederum eine abtriebsseitige, mit einem Verstellorgan drehfest verbundene Innenwelle und ein feststehendes Gehäuse auf, daß mit einer zylindrischen Gehäuseinnenwand die Innenwelle unter Belassung eines Ringspalts zu deren Außenmantel konzentrisch umschließt. Die Innenwelle trägt hier um vorzugsweise gleiche Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnete Radialnuten, und an ihrem Außenmantel ist eine doppelte Anzahl von Erhebungen angeformt, deren Höhe jeweils zu einer Nutflanke der Radialnuten hin ansteigt. Zwischen jeder Erhebung und der Gehäuseinnenwand liegt ein Klemmkörper ein, der mittels eines federelastischen Elements in Richtung zur Nutflanke der Radialnuten hin verschoben wird. In jede Radialnut greift ein antriebsseitiger axialer Mitnehmer mit geringem Abstand von den Nutflanken ein, der in Radialrichtung über den Nutrand in den Bereich zwischen den beiden Klemmkörpern derart hineinragt, daß er bei Verschiebung in Umfangsrichtung zunächst einen Klemmkörper gegen die Kraft des federbelasteten Elements verschiebt bevor er an der Nutflanke der Radialnut zur Anlage kommt. Dadurch wird zunächst die Klemmung zwischen Innenwelle und Gehäuse aufgehoben und anschließend die Innenwelle durch direkten Formschluß zwischen Mitnehmer und Innenwelle unter Umgehung der Klemmkörper gedreht. Die Ausbildung des Getriebes wird bevorzugt zur Übertragung großer Verstellkräfte eingesetzt.

Die Erfindung ist anhand von in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispielen im folgenden näher beschrieben. Dabei zeigen:

- Fig. 1 eine Seitenansicht eines Fahrzeugsitzes für einen Personenkraftwagen mit Verstellvorrichtungen zur Sitzeinstellung,  
Fig. 2 ausschnittsweise eine Draufsicht einer

Fig. 3 und 4

Fig. 5

Fig. 6

Fig. 7 und 8

Fig. 9 und 10

Fig. 11

Fig. 12

Fig. 13 bis 17

Fig. 18

Fig. 19 bis 21

Fig. 22

Fig. 23 bis 25

Fig. 26

Betätigungseinheit in einer Verstellvorrichtung zur Sitzverstellung,

jeweils eine gleiche Darstellung wie in Fig. 2 in zwei gegensinnigen Schwenkstellungen der Betätigungseinheit,

ausschnittsweise eine Draufsicht einer Betätigungseinheit in einer Verstellvorrichtung zum Ausführen zweier verschiedener Sitzverstellungen, eine Seitenansicht der Betätigungseinheit in Richtung Pfeil VI in Fig. 5, jeweils eine gleiche Darstellung wie in Fig. 5 und 6 gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel der Betätigungseinheit,

jeweils eine gleiche Darstellung wie in Fig. 5 und 6 gemäß einem dritten Ausführungsbeispiel der Betätigungseinheit, eine gleiche Darstellung wie in Fig. 5 gemäß einem vierten Ausführungsbeispiel der Betätigungseinheit, einen Schnitt längs der Linie XII-XII in Fig. 11,

jeweils eine Draufsicht eines Getriebes in einer der Verstellvorrichtungen in Fig. 1 zur Sitzeinstellung gemäß fünf verschiedener Ausführungsbeispiele,

eine Draufsicht eines Getriebes in einer der Verstellvorrichtungen zur Sitzeinstellung in Fig. 1 gemäß einem sechsten Ausführungsbeispiel,

jeweils einen Schnitt längs der Linie IXX - IXX bzw. XX - XX bzw. XXI - XXI in Fig. 19,

eine gleiche Darstellung wie in Fig. 18 gemäß einem modifizierten Ausführungsbeispiel,

jeweils einen Schnitt längs der Linie XXIII - XXIII bzw. XXIV - XXIV bzw. XXV - XXV in Fig. 22,

ausschnittsweise eine Draufsicht einer Verstellvorrichtung gemäß einem weiteren Ausführungsbeispiel.

Der in Fig. 1 in Seitenansicht dargestellte Fahrzeugsitz für einen Personenkraftwagen weist in bekannter Weise ein Sitzteil 10, eine Rückenlehne 11, deren Neigung relativ zum Sitzteil 10 einstellbar ist, und eine an der Rückenlehne 11 gehaltene Kopfstütze 12 auf. Das Sitzteil 10 besteht aus einem Sitzrahmen 13 mit darauf befestigtem Sitzkissen 14. Am Sitzrahmen 13 ist der Lehnrahmen 15 der Rückenlehne 11 mit darauf befestigtem Lehnepolster 16 um eine quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Schwenkachse schwenkbar gehalten. Der Sitzrahmen 13 ist in am

Fahrzeugboden befestigten Halteschienen 17 gehalten und in Fahrzeugauslenkungsrichtung verschiebbar. Am Fahrzeugsitz sind mehrere Verstellvorrichtungen vorgesehen, mittels welcher verschiedene Einstellfunktionen am Fahrzeugsitz durchführbar sind. Mit dem Arretierhebel 18 ist eine Verriegelung zwischen Sitzrahmen 13 und Halteschiene 17 zur Längsverschiebung des Sitzrahmens 13 lösbar und nach Sitzeinstellung wieder herstellbar. Mittels des Handrades 19 läßt sich die Vorderkante des Sitzteils 10 anheben und absenken, so daß das Sitzkissen in seiner Neigung einstellbar ist. Mit der Verstellvorrichtung 20 ist das Sitzteil 10 in seiner Höhenposition und ggf. hinsichtlich seiner Sitztiefe einstellbar, und mit der Verstellvorrichtung 21 ist die Neigung der Rückenlehne 11 relativ zum Sitzteil 10 und zusätzlich die Höhe der Kopfstütze 12 einstellbar. Hierzu ist die Kopfstütze 12 an mindestens einer Führungslange 22 befestigt, die im Lehnrahmen 15 axial verschieblich geführt ist.

Die Verstellvorrichtung 20 weist ein Getriebe 23 zur Übertragung einer antriebsseitigen Drehbewegung in eine abtriebsseitige Verstellbewegung auf, das mit Freilauf und Hemmung derart ausgestattet ist, daß bei Kraftfluß vom Antrieb zum Abtrieb das Getriebe 23 in entgegengesetzten Drehrichtungen frei drehbar ist und bei Umkehrung des Kraftflusses sperrt. Der Antrieb ist mit einer Betätigungseinheit 24 (Fig. 2 - 4) gekoppelt, die am Antrieb eine Drehbewegung entsprechend einer an ihr vorgenommenen Handbetätigung durchführt. Das Getriebe 23 sorgt für eine stufenlose oder feinstufige Einstellung des Sitzteils 10 in der Höhe und arretiert gleichzeitig das Sitzteil 10 in der eingestellten Höhenposition zuverlässig, so daß die eingestellte Position weder durch Schwingungen auf schlechten Wegstrecken noch bei Crash sich selbsttätig verändert. Ausführungsbeispiele des Getriebes 23 sind in Fig. 13 - 25 dargestellt, auf die noch später im einzelnen eingegangen wird.

Die Betätigungseinheit 24 weist ein mit dem Antrieb des Getriebes 23 verbundenes Schrittschaltwerk 25 und einen manuell zu bedienenden Schwenkhebel 26 zum wiederholbaren Auslösen eines Schrittschrittes des Schrittschaltwerks 25 auf. Mit jedem Schrittschritt wird der Antrieb um einen maximalen Drehweg gedreht. Innerhalb des maximalen Schrittschrittes kann der Antrieb stufenlos um jeden möglichen Drehwinkel gedreht werden. Die Betätigungseinheit 24, von welcher in Fig. 1 nur der Handschwenkhebel 26 zu sehen, ist in Fig. 2 - 4 im einzelnen ausschnittsweise dargestellt. Das stufenlose Schrittschaltwerk 25 weist ein mit dem Antrieb des Getriebes 23 drehtest verbundenes Innenteil 27 mit zylindrischer Außenfläche 271 und ein mit dem Schwenkhebel 26 drehfestes Außenteil 28 mit zylindrischer Innenfläche 281 auf. Das Außenteil 28 ist hier einstückig mit dem Schwenkhebel 26 ausgebildet. Seine Innenfläche 281 umschließt konzentrisch das Innenteil 27, wobei zwischen der Außenfläche 271 des Innenteils 27 und der Innenfläche 281 des Außenteils 28 ein Ringraum 29 verbleibt. In dem Ringraum 29 sind

vier um jeweils 90° Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnete Anschläge 30 räumlich feststehend angeordnet. Weiterhin liegen im Ringraum 29 Klemmkörper 31 ein, die hier als Rollen oder Walzen oder als Kugeln ausgebildet sind. In dem Ringraumabschnitt 291 zwischen jeweils zwei Anschlägen 30 sind immer zwei Klemmkörper 31 angeordnet, die von einer ebenfalls im Ringraumabschnitt 291 einliegenden, sich in Umfangsrichtung erstreckenden Druckfeder 32 gegen die einander zugekehrten Stirnflächen der Anschläge 30 gedrückt werden. Durch die insgesamt vier vorhandenen Anschläge 30 ist der Ringraum 29 somit in vier Ringraumabschnitte 291 unterteilt, in denen in der beschriebenen Weise insgesamt acht Klemmkörper 31 einliegen, die von insgesamt vier Druckfedern 32 gegen Stirnflächen der vier Anschläge 30 gepreßt werden. Die Klemmkörper 31 rollen sich auf der Außenfläche 271 des Innenteils 27 und auf der Innenfläche 281 des Außenteils 28 ab, so daß der mit dem Außenteil 28 einstückige Schwenkhebel 26 auf dem Innenteil 27 drehbar gelagert ist. Die Innenfläche 281 des Außenteils 28 trägt insgesamt vier Axialrippen 33, die sich leicht bogenförmig von der Innenfläche 281 in den Ringraum 29 hinein vorwölben und dadurch eine Verengung des Ringraumquerschnittes erzeugen. Die vier Axialrippen 33 sind um 90° Umfangswinkel zueinander versetzt derart angeordnet, daß sie in der in Fig. 2 gezeigten Nulllage oder Grundstellung des Schwenkhebels 26 den Anschlägen 30 radial gegenüberliegen. Alternativ hierzu ist es möglich, die Axialrippen 33 auch an der Außenfläche 271 des Innenteils 27 anzuordnen. Selbstverständlich kann auch die Anzahl der Anschläge 30 und damit die Zahl der Klemmkörper 31 und Druckfedern 32 variiert werden. Die Anzahl der Axialrippen 33 ist aber immer gleich der der Anschläge 30.

Die beschriebene Betätigungseinheit 24 arbeitet wie folgt:

Soll die Position des Sitzteils 10 in Vertikalrichtung nach oben oder unten verstellt werden, so ist der Handschwenkhebel 26 in der Zeichnung im Uhrzeigersinn (Fig. 3) bzw. entgegen Uhrzeigersinn (Fig. 4) zu schwenken, je nachdem, ob das Sitzteil 10 nach oben bewegt oder abgesenkt werden soll. Bereits nach kurzem Schwenkweg des Schwenkhebels 26 und damit des Außenteils 28 führen die Axialrippen 33 über die Klemmkörper 31 zu einem Verspannen des Außenteils 28 mit dem Innenteil 27. Letzteres wird mitbewegt und verdreht den Antrieb des Getriebes 23, dessen Abtrieb seinerseits eine Verstellbewegung des Sitzteils 10 in die gewünschte Richtung durchführt. Der maximale Schwenkweg des Schwenkhebels 26 ist erreicht, wenn die Druckfedern 32 auf Blocklänge gestaucht sind. Wird nunmehr der Schwenkhebel 26 freigegeben oder rückgeführt, so bewirken die Druckfedern 32 das selbsttätige Einstellen der Nulllage des Schwenkhebels 26. In Fig. 3 sind Schwenkhebel 26 und Schrittschaltwerk 25 in ihrer maximalen Schwenkstellung im Uhrzeigersinn und in Fig. 4 in ihrer maximalen Schwenkstellung entgegen Uhrzeigersinn dargestellt. In Fig. 2 nehmen Schritt-

schaltwerk 25 und Schwenkhebel 26 ihre Nulllage ein. Ist die bei einer Schwenkhebelbetätigung erfolgte Einstellung der Sitzhöhe nicht ausreichend, so kann diese durch erneutes Betätigen des Schwenkhebels 26 weiter verändert werden. Innerhalb des maximalen Schwenkweges des Schwenkhebels 26 kann das Innenteil 27 und mit diesem der Antrieb des Getriebes 23 um jeden beliebigen Drehwinkel verdreht werden, wodurch eine stufenlose Einstellung der Sitzhöhe möglich ist. Mit Freigeben des Schwenkhebels 26 sorgt das Getriebe 23 durch seine Arretierfunktion dafür, daß die mit dem Schwenkhebel 26 vorgenommene Einstellung der Höhenposition des Sitzteils 10 unverändert beibehalten wird. Ist das mit dem Abtrieb des Getriebes 23 gekoppelte Verstellorgansystem zur Einstellung der Sitzhöhe des Sitzteils 10 mit einer ausreichend großen Selbsthemmung versehen, so könnte auf das Getriebe 23 verzichtet werden und das Innenteil 27 des Schrittschaltwerkes 25 unmittelbar mit einem Verstellorgan des Verstellorgansystems gekoppelt werden. Zu einer zuverlässigen Sicherung der Einstellposition auch im Crashfall oder auf extrem schlechten Wegstrecken, wird jedoch bevorzugt das Getriebe 23 zwischen Schrittschaltwerk 25 und Verstellorgansystem angeordnet.

Die Endlage des Schwenkhebels 26 in der Betätigungseinheit 24 kann durch eine Langlochführung 34 fixiert werden, wie sie in Fig. 2 - 4 dargestellt ist. Eine solche Endlagenfixierung reduziert den Verschleiß an den Klemmkörpern 31 und an den Druckfedern 32 bei Auftreten von relativ großen Angriffskräften am Schwenkhebel 26. Die Langlochführung 34 weist ein im Schwenkhebel 26 bzw. im Außenteil 28 angeordnetes bogenförmiges Langloch 35 auf, das auf einem zur Schwenkachse des Schwenkhebels 26 konzentrischen Kreis angeordnet ist. In das Langloch 35 greift ein räumlich feststehend angeordneter Stift 36 hinein, der durch Anschlag an den abgerundeten Enden des Langlochs 35 die maximale Schwenkbewegung des Schwenkhebels 26 festlegt. Die bogenförmige Länge des Langlochs 35 ist so gewählt, daß der Stift 36 zur Anlage kommt, wenn die Druckfedern 32 gerade auf Blocklänge gestaucht sind. In der Nulllage des Schwenkhebels 26 ist der Stift 36 im Langloch 35 mittig plaziert.

Die Verstellvorrichtung 21 zur Durchführung zweier Verstellfunktionen am Fahrzeugsitz weist für jede Verstellfunktion ein separates Getriebe 23 mit Freilauf und Hemmung auf, wie dies vorstehend bereits erwähnt worden ist und in Verbindung mit Fig. 13 bis 25 noch nachfolgend im Detail beschrieben wird. In gleicher Weise wie die Verstellvorrichtung 20 hat auch die Verstellvorrichtung 21 eine in Fig. 5 und 6 dargestellte Betätigungseinheit 24a mit einem an der Außenseite der Rückenlehne 11 gut zugänglichen Schwenkhebel 26' zur manuellen Bedienung und hier entsprechend der Durchführung von zwei Verstellfunktionen mit zwei identisch ausgebildeten Schrittschaltwerken 25 und 25'. Die beiden Schrittschaltwerke 25,25' sind identisch dem vorstehend beschriebenen Schrittschaltwerk 25 gemäß

Fig. 2 - 4 aufgebaut, so daß auf die Beschreibung für diese Fig. Bezug genommen wird und gleiche Bauteile mit gleichen Bezugszeichen versehen sind. In Abkehr von der Betätigungseinheit 24 in Fig. 2 - 4 ist bei der Betätigungseinheit 24a der Schwenkhebel 26' nicht einstückig mit den Außenteilen 28 der Schrittschaltwerke 25,25' sondern als separates Bauteil ausgeführt, der wahlweise mit einem der Außenteile 28 bzw. 28' der beiden Schrittschaltwerke 25,25' koppelbar ist. Entsprechend der Kopplung des Schwenkhebels 26' mit dem Schrittschaltwerk 25 oder dem Schrittschaltwerk 25' wird die eine Verstellfunktion, z.B. die Lehnenneigung, oder die andere Verstellfunktion, z.B. die Kopfstützenhöhereinstellung, vorgenommen. Nach Beendigung der Sitzeinstellung ist der Schwenkhebel 26' von den beiden Schrittschaltwerken 25,25' entkoppelt, und die vorgenommene Einstellung wird durch die Arretierfunktion des jeweils zwischen dem Schrittschaltwerk 25 bzw. 25' und dem zugeordneten Verstellorgansystem eingeschalteten Getriebes 23 zuverlässig arretiert.

Wie aus Fig. 6 hervorgeht, sind die beiden Schrittschaltwerke 25 und 25' mit ihrem Innenteil 27 und 27' und ihrem Außenteil 28 und 28' unmittelbar nebeneinander angeordnet, wobei die Innenteile 27 und 27' auf einem im Lehnenrahmen 15 gehaltenen Zapfen 37 drehbar angeordnet sind. Mit jedem Innenteil 27,27' ist ein Ritzel 38,38' drehfest verbunden, welches die Drehbewegung des Innenteils 27,27' entweder direkt auf das Verstellorgan des Verstellsystems (unter der Voraussetzung, daß dieses eine Selbsthemmung aufweist) oder bevorzugt zum Antrieb des Getriebes 23 überträgt.

Zur wahlweisen Kopplung des ebenfalls auf dem Zapfen 37 schwenkbar gelagerten Schwenkhebels 26' sind in diesem zwei Durchgangsbohrungen 39,40 vorgesehen, die auf einem zum Zapfen 37 koaxialen Lochkreis einander diametral gegenüberliegend angeordnet sind. In jeder Durchgangsbohrung 39,40 ist ein Mitnehmerstift 41 bzw. 42 axial verschieblich aufgenommen. Korrespondierend zu dem Mitnehmerstift 41,42 sind in jedem Außenteil 28 und 28' eine axiale Aufnahme 43,44 für jeweils einen Mitnehmerstift 41,42 vorgesehen. Bei den hier als Scheiben ausgebildeten Außenteilen 28,28' sind die Aufnahmen 43,44 jeweils durch eine axiale Bohrung in dem Außenteil 28 und 28' realisiert. Die Aufnahmen 43,44 sind so angeordnet, daß in der Nulllage der Schrittschaltwerke 25,25' die Aufnahme 43 im Außenteil 28 mit dem Mitnehmerstift 41 und die Aufnahme 44 im Außenteil 28' mit dem Mitnehmerstift 42 fluchtet. Zwischen einem stirnseitigen Kopf 41,42 der Mitnehmerstifte 41,42 und der Oberfläche des Schwenkhebels 26 stützen sich jeweils federelastische Rückstellelemente 45, z.B. Gummipuffer ab, welche die Mitnehmerstifte 41,42 außer Eingriff mit den zugeordneten Aufnahmen 43,44 halten, also die Entriegelung zwischen Schwenkhebel dem 26' und den beiden Schrittschaltwerken 25,25' sicherstellen. Soll das Schrittschaltwerk 25 mit dem Schwenkhebel 26' gekoppelt werden, so wird der Mitnehmerstift 41 unter Zusammenpressen des Rückstellelements 45 verschoben.

ben, so daß er in die Aufnahme 43 im Außenteil 28 des Schrittschaltwerks 25 formschlüssig eindringt. Danach wird ein Verriegelungsglied 46, daß hier als ein auf dem Zapfen 37 schwenkbar gelagertes gekröpftes Federblech 47 ausgeführt ist, über den Kopf 411 des Mitnehmerstifts 41 geschwenkt, so daß ein Rückstellen des Mitnehmerstifts 41 durch das Rückstellelement 45 verhindert ist. Der Schwenkhebel 26' ist mit dem Schrittschaltwerk 25 drehfest verbunden, wie dies im unteren Teil der Fig. 6 dargestellt ist, und durch Schwenken des Schwenkhebels 26' in der eingangs beschriebenen Weise wird über das Schrittschaltwerk 25 das Ritzel 38 gedreht. Nach Beendigung der Sitzeinstellung über das Schrittschaltwerk 25 wird das Federblech 47 wieder vom Mitnehmerstift 41 abgeschwenkt, und das Rückstellelement 45 sorgt durch Zurückschieben des Mitnehmerstifts 41 durch eine automatische Entriegelung. Wird in gleicher Weise durch Betätigen des Mitnehmerstifts 42 der Schwenkhebel 26' mit dem Schrittschaltwerk 25' gekoppelt, so kann mit dem Schwenkhebel 26' die andere Sitzeinstellung durchgeführt werden.

Die in Fig. 7 und 8 dargestellte Betätigungseinheit 24b als weiteres Ausführungsbeispiel unterscheidet sich von der vorstehend beschriebenen Betätigungseinheit 24a dadurch, daß der Schwenkhebel 26' zwischen den beiden Schrittschaltwerken 25 und 25' angeordnet und auf dem Zapfen 37 sowohl drehbar als auch axial verschieblich gehalten ist. Der Schwenkhebel 26' weist zwei einander diametral gegenüberliegende Mitnehmerstifte 41' und 42' auf, die fest im Schwenkhebel 26' angeordnet sind und auf beiden Stirnseiten des Schwenkhebels 26' axial vorstehen. In Zuordnung zu den Mitnehmerstiften 41' und 42' tragen jede der beiden Außenteile 28 und 28' der beiden Schrittschaltwerke 25 und 25' zwei diametral einander gegenüberliegende Aufnahmen 43 bzw. 44 zum formschlüssigen Einschieben der Mitnehmerstifte 41' und 42' bei der axialen Verschiebung des Schwenkhebels 26'. Im übrigen ist der Aufbau und die Wirkungsweise der Betätigungseinheit 24b identisch mit der vorstehend beschriebenen Betätigungseinheit 24a, so daß gleiche Bauelemente mit gleichen Bezugszeichen versehen sind.

Wie aus Fig. 7 und 8 ersichtlich ist, kann der Schwenkhebel 26' zweiteilig ausgeführt werden und aus einem Kupplungsring 48 und aus einem Gabelhebel 49 bestehen. Der Kupplungsring 48 trägt an seinem Umfang zwei diametral einander gegenüberliegende, jeweils radial vom Kupplungsring 48 wegstehende Zapfen 50, auf welchen der Gabelhebel 49 mit seinen den Kupplungsring 48 über etwa 180° umgreifenden beiden Gabelschenkeln 491, 492 schwenkbar gehalten ist. Der Gabelhebel 49 kann in seiner Nulllage um einen im Abstand von den Zapfen 50 angeordneten Schwenkpunkt 51 geschwenkt werden, so daß durch Querbewegung des Gabelhebels 49, und zwar quer zu seiner Schwenkbewegung zwecks Erzielung einer Verstellfunktion, der Kupplungsring 48 zu dem einen oder anderen Schrittschaltwerk 25 bzw. 25' hin verschoben wird und die Mitnehmerstifte 41', 42' in die entsprechen-

den Aufnahmen 43 bzw. 44 zur drehfesten Mitnahmen der Außenteile 28 bzw. 28' eintauchen.

Bei der in Fig. 9 und 10 dargestellten Betätigungsvorrichtung 24c ist ebenso wie bei der Betätigungsvorrichtung 24b in Fig. 7 und 8 der Schwenkhebel 26' axial verschieblich auf dem Zapfen 37 zwischen den beiden Schrittschaltwerken 25 und 25' angeordnet. Der Schwenkhebel 26' weist wiederum zwei diametral gegenüberliegend angeordnete Mitnehmerstifte 41' und 42' auf, die feststehend auf beiden Stirnseiten des Schwenkhebels 26' axial vorstehen. Ein federelastisches Rückstellglied 52, das hier als Gummipuffer ausgebildet ist, hält den Schwenkhebel 26' über seine in die Aufnahmen 43 im Außenteil 28 des Schrittschaltwerks 25 eingreifenden Mitnehmerstifte 41', 42' im ständigen Eingriff mit dem Schrittschaltwerk 25. Die Aufhebung der Verriegelung des Schwenkhebels 26' mit dem Schrittschaltwerk 25 und die Verriegelung des Schwenkhebels 26 mit dem Schrittschaltwerk 25' erfolgt über einen Seilzug 53, der an diametral gegenüberliegenden Stellen des Schwenkhebels 26' befestigt ist. Durch Aufbringen einer Zugkraft am Seilzug 53 wird der Schwenkhebel 26' entgegen der Kraft des Rückstellglieds 52 axial auf dem Zapfen 37 verschoben, wobei die Mitnehmerstifte 41' und 42' aus den Aufnahmen 43 im Außenteil 28 herausgleiten und sich in die Aufnahmen 44 im Außenteil 28' des Schrittschaltwerks 25' einschieben. Im übrigen ist der Aufbau und die Wirkungsweise der Betätigungseinheit 24c identisch mit der zu Fig. 7 und 8 beschriebenen Betätigungseinheit 24b, so daß gleiche Bauteile mit gleichen Bezugszeichen versehen sind.

Bei der in Fig. 11 und 12 skizzierten Betätigungseinheit 24d sind die beiden Schaltwerke 25, 25' unmittelbar nebeneinander angeordnet und die jeweiligen Innenteile 27, 27' mit daran befestigten Ritzeln 38, 38' drehbar in lehrnenrahmenseitigen Buchsen 54 und 54' gehalten. Die beiden Außenteile 28 und 28' der beiden Schaltwerke 25 und 25' sind in zueinander kongruenter Ausrichtung zusammen mit einem mittigen Zwischenring 55 zu einer Schaltbuchse 56 vereinigt, die drehfest mit dem Schwenkhebel 26' verbunden ist. Der Zwischenring 55 unterscheidet sich in seiner Ausbildung von den Außenteilen 28 und 28' dadurch, daß an seiner inneren Ringfläche 551, anders als an den Innenflächen 281 der Außenteile 28 bzw. 28', die Axialrippen 33 fehlen. Dadurch können die Klemmkörper 31, die hier als Kugeln ausgebildet sind, im Bereich des Zwischenrings 55 sich nicht zwischen der Ringfläche 551 des Zwischenrings 55 und der Außenfläche 271 der beiden Innenteile 27, 27' verklemmen, und zwischen dem Zwischenring 55 und den Innenteilen 27, 27' herrscht stets Freilauf. Die Schaltbuchse 56 ist axial verschieblich zu den Innenteilen 27, 27' angeordnet und derart ausgebildet, daß in jeder axialen Verschiebestellung der Schaltbuchse 56 jeweils der Zwischenring 55 die Klemmkörper 31 eines Schaltwerks 25 bzw. 25' übergreift. Dadurch ist stets ein Außenteil 28 bzw. 28' mit dem Innenteil 27 bzw. 27' des gleichen Schaltwerks 25

bzw. 25' über die Klemmkörper 31 verkeilt, während der Zwischenring 55 über den Klemmkörpern 31 des anderen Schaltgetriebes 25' bzw. 25 steht und sich über die Klemmkörper 31, die hier als Kugellager wirken, auf dem Innenteil 27' bzw. 27 abrollt. Damit ist der Schwenkhebel 26' je nach Verschiebestellung der Schaltbuchse 56 mit einem der beiden Schaltwerke 25 bzw. 25' gekoppelt, in der Darstellung in Fig. 12 mit dem Schrittschaltwerk 25. Zur Kopplung des Schwenkhebels 26' mit dem Schrittschaltwerk 25' ist die Schaltbuchse 56 in Fig. 12 nach rechts zu verschieben. Die Schaltbuchse 56 ist einstückig und entsprechend den beiden Außenteilen 28, 28' mit durchgehenden Axialrippen 33 ausgebildet, wobei die Ringfläche 551 des Zwischenrings 55 durch mitlängigen Freistich der Axialrippen 33 gewonnen wird. Die Wirkungsweise der Betätigungseinheit 24d ist im übrigen wie die der vorstehend beschriebenen Betätigungseinheiten 24a - 24c, so daß insoweit auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen wird.

In Fig. 13 bis 25 sind verschiedene Ausführungsbeispiele des bereits angesprochenen Getriebes 23 mit Freilauf und Hemmung dargestellt, mit welchen - ausgenommen Fig. 15 - eine stufenlose Verstellung und Arretierung der SitzEinstellung möglich ist. Das Getriebe 23 ist bei Kraftfluß vom Antrieb zum Abtrieb in entgegengesetzten Drehrichtungen frei drehbar, während es bei Umkehrung des Kraftflusses, also bei Kraftfluß vom Abtrieb zum Antrieb, sperrt und damit eine Änderung der vorgenommenen SitzEinstellung zuverlässig verhindert.

Das in Fig. 13 dargestellte Getriebe 23 weist eine abtriebsseitige, mit einem Verstellorgan am Fahrzeugsitz drehfest verbundene Innenwelle 60 und ein feststehendes Gehäuse 61 auf, das mit einer zylindrischen Gehäuseinnenwand 611 unter Belassung eines Ringspalts 62 zu dem Außenmantel 601 der Innenwelle 60 letztere konzentrisch umschließt. Die Innenwelle 60 trägt vier um gleiche Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnete, in den Ringspalt 62 radial hineinragende Radialvorsprünge 63, die mit jeweils einer in Umfangsrichtung verlaufenden Durchgangsbohrung 64 versehen sind. Durch die vier Radialvorsprünge 63 werden im Ringspalt 62 insgesamt vier Ringspaltabschnitte 621 gebildet, in welche jeweils ein antriebsseitiger Mitnehmer 65 axial hineinragt. In Verbindung mit den in Fig. 2 - 12 beschriebenen Betätigungseinheiten 24 und 24a - 24d sind die vier Mitnehmer 65 jeweils fest mit dem Innenteil 27 bzw. 27' der Schrittschaltwerke 25 bzw. 25' verbunden. Im Außenmantel 601 der Innenwelle 60 sind jeweils anschließend an die Radialflanken 631 der Radialvorsprünge 63 Vertiefungen 66 eingebracht, in welchen jeweils ein Klemmkörper 67 einliegt, der im Ausführungsbeispiel der Fig. 13 als Walze oder Kugel 69 ausgebildet ist. Die Vertiefungen 66 sind so ausgebildet, daß in ihnen der Klemmkörper 67 sich zwischen der Innenwand 611 des Gehäuses 61 und dem Grund der Vertiefungen 66 abrollen kann. Zu der von den Radialflanken 631 der Radialvorsprünge 63 abgekehrten Seite hin nehmen die Vertiefungen 66 in ihrer

radialen Tiefe ab und gehen schließlich stetig in den Außenmantel 601 der Innenwelle 60 über. Bei den vier vorhandenen Radialvorsprüngen 63 sind damit im Außenmantel 601 der Innenwelle 60 insgesamt acht Vertiefungen 66 vorhanden, in welchen insgesamt acht Klemmkörper 67 einliegen. Die Anzahl der Radialvorsprünge 63 und damit die Anzahl der Mitnehmer 65 und der Vertiefungen 66 und Klemmkörper 67 ist frei wählbar. In den Durchgangsbohrungen 64 der Radialvorsprünge 63 liegen jeweils Schraubendruckfedern 68 ein, welche sich jeweils an den beiden Klemmkörpern 67 abstützen, die in den beidseitig der Radialvorsprünge 63 sich anschließenden Vertiefungen 66 einliegen, und diese in den Vertiefungen 66 soweit verschieben, daß die Klemmkörper 67 sich zwischen der Innenwelle 60 und dem Gehäuse 61 verkeilen und damit diese beiden Teile drehfest miteinander verbinden. Die insgesamt vier antriebsseitigen Mitnehmer 65 ragen in den Raum zwischen den beiden innerhalb eines Ringspaltabschnittes 621 liegenden Klemmkörpern 67 hinein und sind so dimensioniert, daß sie in Umfangsrichtung einen nur geringen Abstand zu den durch die Schraubendruckfedern 68 verkeilten Klemmkörpern 67 einhalten.

Wird von dem Fahrzeugsitz ein Bewegungsimpuls auf die Innenwelle 60 eingeleitet, so führt eine geringfügige Drehbewegung der Innenwelle 60 zu einem weiteren Verkeilen der Klemmkörper 67 am Gehäuse 61 und damit zur erhöhten Arretierung. Damit ist ein Verstellen der Sitzposition bei Crash oder durch Schwingungen auf extrem schlechten Wegstrecken zuverlässig ausgeschlossen. Ein Verstellen des Getriebes 23 kann nur über die Mitnehmer 65 erfolgen. Beim Drehen der Mitnehmer 65 drücken diese die Klemmkörper 67 gegen die Kraft der Schraubendruckfedern 68 aus deren Sperrposition heraus bis zur Anlage an der einen Radialflanke 631 der Radialvorsprünge 63. Über diese Radialvorsprünge 63 wird nun die Innenwelle 60 um den gewünschten Verstellweg mitgenommen. Dieser Verstellvorgang erfolgt in beiden Drehrichtungen der Mitnehmer 65 in gleicher Weise. Erfolgt keine Verstellbewegung der Mitnehmer 65, so werden die Klemmkörper 67 von den Schraubendruckfedern 68 wieder in ihre Klemmposition eingeschoben und arretieren die Innenwelle 60 in der neuen Einstellposition.

Das in Fig. 14 dargestellte Getriebe 23 unterscheidet sich von dem vorstehend beschriebenen Getriebe 23 nur dadurch, daß die Klemmkörper 67 als Klemmstücke 70 mit trapezförmigem Querschnitt ausgebildet sind, wobei die an der Innenwand 611 des Gehäuses 61 und am Außenmantel 601 der Innenwelle 60 anliegenden Querschnittskanten bogenförmig konvex geformt sind. Die Vertiefungen 66 sind asymmetrisch gestaltet, wobei deren größte Tiefe unmittelbar an den Radialschultern 631 der Radialvorsprünge 63 vorhanden ist.

Bei dem in Fig. 15 ausschnittsweise dargestellten Getriebe 23 ist die Innenwand 611 des feststehenden Gehäuses 61 mit einer flachen, feinstufigen Innenver-



15

EP 0 751 030 A1

16

zahnung 71 versehen und die Klemmkörper 67 als Fünfeckprismen 72 ausgebildet. Die Vertiefungen 66 sind als asymmetrische, im Querschnitt etwa sägezahn-  
förmige Längsnuten 73 ausgeführt, deren größte Tiefe  
am Fuße der Radialschultern 631 der Radialvorsprünge  
63 liegt. Die Innenverzahnung 71 und die dieser zuge-  
kehrten Prismenfläche 721 der auf dem Nutgrund der  
Längsnuten 73 verschiebbaren Fünfeckprismen 72 sind  
so aufeinander abgestimmt, daß die Fünfeckprismen 72  
von den Schraubendruckfedern 68 formschlüssig in die  
Innenverzahnung 71 eingeschoben werden. Die Funk-  
tion des Getriebes 23 ist identisch mit dem zu Fig. 13  
beschriebenen Getriebe 23 mit dem Unterschied, daß  
das Verriegeln nicht mehr stufenlos, sondern in feinstu-  
figen Schritten entsprechend der Ausführung der Innen-  
verzahnung 71 erfolgt, wodurch ein besserer  
Formschluß und ein sicheres Verkeilen erzielt wird.

Das in Fig. 16 dargestellte Getriebe 23 weicht insoweit von den vorstehend beschriebenen Getrieben 23 ab, als die Innenwelle 60 nur zwei Radialvorsprünge 63 trägt, die an der Innenwelle 60 diametral angeordnet sind. Entsprechend ragen in den Ringspalt 62 zwischen Innenwelle 60 und feststehendem Gehäuse 61 nur zwei antriebsseitige axiale Mitnehmer 65 hinein. Die einander ebenfalls diametral gegenüberliegenden Mitnehmer 65 sind jeweils um 90° gegenüber den Radialvorsprüngen 63 versetzt. Zwischen den Radialschultern 631 der Radialvorsprünge 63 und den Mitnehmern 65 ist eine Mehrzahl von Einzelvertiefungen 661 - 664 vorgesehen. Zwischen einem Radialvorsprung 63 und einem Mitnehmer 65 sind hier jeweils vier Einzelvertiefungen 661 - 664 in den Außenmantel 601 der Innenwelle 60 eingebracht, wobei jede Einzelvertiefung 661 - 664 identisch ausgebildet ist wie die Vertiefungen 66 des Getriebes 23 in Fig. 14. Die Einzelvertiefungen 661 - 664 liegen in Umfangsrichtung unmittelbar einander, wobei lediglich die Einzelvertiefung 661 im Bereich ihrer größten Tiefe von der Radialschulter 631 des jeweiligen Radialvorsprungs 63 begrenzt ist. In jeder der Einzelvertiefungen 661 - 664 liegt ein Klemmkörper 67, hier ein trapezartiges Einzelklemmstück 701, 702 ein, wie dies als Klemmstück 70 bereits zu Fig. 14 beschrieben ist. In den Durchgangsbohrungen 64 der beiden Radialvorsprünge 63 liegt wiederum jeweils eine Schraubendruckfeder 68 ein, die sich an den Stirnseiten der den Radialvorsprüngen 63 benachbarten Einzelklemmstücke 701 abstützen. Dadurch werden bei nichtbetätigten Mitnehmern 65 alle Einzelklemmstücke 701 - 704 in ihren Einzelvertiefungen 661 - 664 zwischen dem Grund der Einzelvertiefungen 661 - 664 und der Innenwand 611 des Gehäuses 61 verkeilt. Die beiden axialen Mitnehmer 65 halten wiederum einen nur geringen Abstand in Umfangsrichtung von den ihnen zugekehrten Einzelklemmstücken 704 ein. Um ein einwandfreies gegenseitiges Verschieben der Einzelklemmstücke 701 - 704 zu gewährleisten, weist jedes Einzelklemmstück 701 - 704 in seiner dem anliegenden Einzelklemmstück zugekehrten Radialfläche eine Einkerbung 74 auf. In die Einkerbungen 74 der den Radialvorsprüngen 63 zuge-

kehrten Einzelklemmstücke 701 greifen die Schraubendruckfedern 68 stirnseitig ein.

Das in Fig. 17 dargestellte Getriebe 23 wird bevorzugt zur Übertragung großer Kräfte eingesetzt. Die Innenwelle 60 trägt hier keine in den Ringspalt 62 hinein vorspringende Radialvorsprünge, sondern weist eine Mehrzahl von um gleiche Umfangswinkel zueinander versetzt angeordnete Radialnuten 75 auf. Im Ausführungsbeispiel sind insgesamt acht Radialnuten 75 vorhanden, wobei die Zahl jedoch variiert werden kann. Zwischen den Radialnuten 75 sind am Außenmantel 601 der Innenwelle 60 jeweils zwei Erhebungen 76 angeformt, deren radiale Höhe jeweils zu einer Nutflanke 751 der Radialnuten 75 hin ansteigt. Im Ausführungsbeispiel trägt somit die Innenwelle insgesamt sechzehn Erhebungen 76, also doppelt so viele wie Radialnuten 75. Zwischen jeder Erhebung 76 und der Innenwand 611 des feststehenden Gehäuses 61 liegt ein Klemmkörper 67 ein, der hier wiederum als trapezartiges Klemmstück 70 ausgebildet ist. Die beiden zwischen zwei Radialnuten 75 angeordneten Klemmstücke 70 werden jeweils von einer zwischen ihnen sich abstützenden Schraubendruckfeder 68 in Richtung Radialnuten 75 hin verschoben, so daß sie sich zwischen den Erhebungen 76 und der Innenwand 611 des Gehäuses 61 verkeilen. Zur Aufnahme der Schraubendruckfedern 68 tragen die Klemmstücke 70 auf einander zugekehrten Radialflächen Aussparungen 77, in welchen die Schraubendruckfedern 68 geführt sind und sich am Grunde der Aussparungen 77 stirnseitig abstützen. Die Klemmstücke 70 sind so ausgebildet, daß sie etwas über die Nutflanken 751 der Radialnuten 75 vorstehen. In jeder Radialnut 75 greift ein antriebsseitiger Mitnehmer 65' ein, der so ausgebildet ist, daß er mit geringem Abstand zu den Nutflanken 751 der Radialnuten 75 liegt und über den Nutrand in den Bereich zwischen zwei Klemmkörpern 70 hineinragt. Im Ausführungsbeispiel der Fig. 17 sind die axialen Mitnehmer 65' als trapezförmige Stäbe 78 ausgebildet, die in Radialrichtung bis nahe dem Nutgrund der Radialnuten 75 und der Innenwand 611 des Gehäuses 61 reichen. Dadurch, daß die Klemmstücke 70 in ihrer Klemmstellung etwas über die Nutflanken 751 der Radialnuten 75 vorstehen, werden bei einer antriebsseitigen Drehbewegung der Mitnehmer 65' in dem einen oder anderen Drehsinn von diesen zunächst die Klemmstücke 70 entriegelt, bevor sie an der einen Nutflanke 751 der Radialnuten 75 zur Anlage kommen. Die Drehmitnahme der Innenwelle 60 erfolgt jetzt über direkten Formschluß zwischen Mitnehmern 65' und Innenwelle 60.

Die beiden in Fig. 18 - 25 dargestellten Getriebe 23 zeichnen sich durch die Anordnung der Klemmkörper 67 in zwei Wirkebenen aus, die in axialer Richtung unmittelbar nebeneinander liegen. Durch diese Anordnung wird bei einer Mindestanzahl von Klemmkörpern eine gleichmäßige, über den Umfang verteilte Anlage der Klemmkörper 67 an der Innenwand 611 des Gehäuses 61 und hohe Klemmwirkung erzielt.

Die wiederum koaxial im Innern des Gehäuses 61

angeordnete, mit einem Verstellorgan drehfest verbundene Innenwelle 60 trägt zwei bis nahe an die Gehäuseinnenwand 611 reichende diametrale Radialarme 81 und 82, die den zwischen Innenwelle 60 und Gehäuseinnenwand 611 eingeschlossenen Ringraum 62' in zwei Ringraumabschnitte 621' und 622' unterteilt. Jeder Ringraumabschnitt 621' bzw. 622' wird außen von der Gehäuseinnenwand 611 und innen von zwei konvex ausgebildeten Klemmabschnitten 83 und 84 auf der Innenwelle 60 als Abstützflächen für die als bogenförmige Klemmsegmente 801, 802 ausgebildeten Klemmkörper 67 begrenzt. In jedem Ringraumabschnitt 621' bzw. 622' sind zwei der bogenförmigen Klemmsegmente 801 und 802 in Getriebeachsrichtung gesehen unmittelbar nebeneinander angeordnet. Die Klemmsegmente 801, 802 erstrecken sich dabei nahezu über den gesamten Ringraumabschnitt 621' bzw. 622' und sind so geformt, daß sie sich einerseits an die Gehäuseinnenwand 611 anlegen und andererseits auf einem zugeordneten Klemmabschnitt 83 bzw. 84 abstützen. Jeweils ein Klemmsegment 801 und ein Klemmsegment 802 bilden ein Klemmsegmentpaar 80.

Wie aus Fig. 18 und den Schnittdarstellungen gemäß Fig. 19 - 21 hervorgeht, sind einerseits die Klemmsegmente 801 und andererseits die Klemmsegmente 802 der beiden Klemmsegmentpaare 80 in jeweils einer Wirkebene angeordnet, wobei sich die beiden Wirkebenen parallel und rechtwinklig zur Getriebeachse erstrecken. Das Klemmsegment 801 eines jeden Klemmsegmentpaares 80 stützt sich dabei an dem Klemmabschnitt 83 und das Klemmsegment 802 eines jeden Klemmsegmentpaares 80 an dem Klemmabschnitt 84 der Innenwelle 60 ab. Die Klemmabschnitte 83 sowie die Klemmabschnitte 84 in den beiden Ringraumabschnitten 621' und 622' sind punktsymmetrisch zueinander ausgebildet, wobei der Symmetriepunkt auf der Getriebeachse liegt. Die Klemmsegmente 801 und 802 der Klemmsegmentpaare 80 sind identisch ausgebildet und weisen etwa mittig eine zur Gehäuseinnenfläche 611 hin offene Radialnut 85 auf. Die beiden Klemmsegmente 801 und 802 eines jeden Klemmsegmentpaares 80 sind um 180° gegeneinander gedreht, aneinandergelegt und zueinander in Umfangsrichtung etwas verschoben, wobei die Radialnuten 85 der beiden Klemmsegmente 801 und 802 im wesentlichen miteinander fluchten. Die beiden Radialnuten 85 eines jeden Klemmsegmentpaares 80 nehmen gemeinsam einen von zwei Mitnehmern 65 auf, die, wie vorstehend beschrieben, fest mit dem Innenteil 27 bzw. 27' der Schrittschaltwerke 25 bzw. 25' in Fig. 2 - 12 verbunden sind. Jeder Mitnehmer 65 weist zwei radiale Mitnahmeschultern 651 und 652 auf, die voneinander abgekehrt sind. Die gegenseitige Verschiebung der Klemmsegmente 801 und 802 eines jeden Klemmsegmentpaares 80 in Umfangsrichtung ist nunmehr so vorgenommen, daß die radiale Mitnahmeschulter 651 zu dem zur Mitnahme zugeordneten Klemmsegment 801 einen kleineren Abstand aufweist als zum anderen Klemmkörper 802. Das gleiche gilt für die radiale Mitnahmeschulter

652, die näher an dem zur Mitnahme zugeordneten Klemmsegment 802 als zum anderen Klemmsegment 801 liegt.

Die Klemmsegmentpaare 80 dienen einerseits zum Verklemmen von Innenwelle 60 und Gehäuse 61 bei einem an der Innenwelle 60 angreifenden Antriebsmoment und andererseits zur Drehung der Innenwelle 60 in inversen Drehrichtungen durch ein auf die Mitnehmer 65 aufgebrachtes Drehmoment. Die Drehmitnahme der Innenwelle 60 erfolgt über die Radialarme 81, 82, die nach Lösen der Klemmung der Klemmsegmente 801 und 802 an den Klemmabschnitten 83 und 84 in die eine Drehrichtung von den Klemmsegmenten 801 der Klemmsegmentpaare 80 und in die andere Drehrichtung von den Klemmsegmenten 802 der Klemmsegmentpaare 80 mitgenommen werden, wozu jeder Radialarm zwei Radialschultern 811 und 812 bzw. 821 und 822 aufweist, an die sich die entsprechenden Klemmsegmente 801 und 802 nach Verschieben anlegen. Zwischen den Klemmsegmentpaaren 80 sind zwei als Schraubendruckfedern 86 ausgebildete Federelemente so angeordnet, daß sie die Klemmsegmente 801 bzw. 802 zu der ihnen jeweils zugeordneten Mitnahmeschulter 651 bzw. 652 der Mitnehmer 65 hin verschieben. Die Schraubendruckfedern 86 sind jeweils in einer in den Radialarmen 81 und 82 eingebrachten Querbohrung 37 geführt und stützen sich endseitig jeweils an einem Klemmsegment 801 und einem Klemmsegment 802 der beiden Klemmsegmentpaare 80 ab.

Die Wirkungsweise des beschriebenen Getriebes 23 ist wie folgt:

Bei Drehung der Mitnehmer 65 entgegen Uhrzeigersinn legen sich deren Mitnahmeschultern 651 gegen die Klemmsegmente 801, wodurch diese entgegen Uhrzeigerrichtung verschoben werden und sich von dem Klemmabschnitt 83 lösen. Nunmehr legen sich die Klemmkörper 801 der beiden Klemmkörperpaare 80 gegen die Radialschultern 811 und 821 der Radialarme 81 und 82 und drehen diese. Dadurch wird die Innenwelle 60 verdreht und die Klemmung der Klemmsegmente 802 an den Klemmabschnitten 84 wird aufgehoben. Durch die weitere Drehung der Innenwelle 60 kommen die Radialschultern 812 und 822 der Radialarme 81 und 82 an den Klemmsegmenten 802 der beiden Klemmsegmentpaare 80 zur Anlage und nehmen diese bei weiterer Drehung der Mitnehmer 65 mit. Der Drehbereich der Innenwelle 60 kann beliebig gewählt werden. Fällt das Drehmoment an den Mitnehmern 65 weg, so werden die Klemmsegmente 801 und 802 durch die beiden Schraubendruckfedern 86 wieder an die Klemmabschnitte 83, 84 an der Innenwelle 60 gedrückt und arretieren das Getriebe 23.

Bei Drehung der Mitnehmer 65 im Uhrzeigersinn legen sich die Mitnahmeschultern 652 der beiden Mitnehmer 65 an die Klemmsegmente 802 der beiden Klemmsegmentpaare 80 an, wodurch die Klemmkörper 802 im Uhrzeigersinn verschoben werden und sich von den Klemmabschnitten 84 lösen. Damit legen sich die Klemmsegmente 802 an die Radialschultern 812 und

19

EP 0 751 030 A1

20

822 der beiden Radialarme 81 und 82 an und drehen die Innenwelle 60, wodurch die Klemmabschnitte 83 freigegeben werden. Durch die Drehung der Innenwelle 60 berühren sich die Radialschultern 811 und 821 und die Klemmkörper 801 und letztere werden bei der Drehung der Innenwelle 60 mitgenommen. Nach Wegfall des Drehmoments an den Mitnehmern 65 werden die Klemmsegmente 801 und 802 durch die Schraubendruckfedern 86 wieder in ihren zugeordneten Klemmabschnitten 83 und 84 zwischen Innenwelle 60 und Gehäuse 61 verkeilt.

Das in Fig. 22 - 25 dargestellte Getriebe 23 unterscheidet sich von dem zuvor beschriebenen Getriebe 23 nur dadurch, daß die Klemmsegmente 801, die die Drehmitnahme der Innenwelle 60 in die eine Drehrichtung bewirken und die Klemmsegmente 802, die die Drehmitnahme der Innenwelle 60 in die andere Drehrichtung bewirken, nicht mehr in der gleichen Werkzeugebene liegen, sondern auf beide parallele, rechtwinklig zur Getriebeachse verlaufende Ebenen aufgeteilt sind. Im Beispiel der Fig. 22 - 25 liegt das Klemmsegment 801 des oberen Klemmsegmentpaares 80 in der vorderen Ebene und das untere Klemmsegment 801 in der hinteren Ebene. Das gleiche gilt umgekehrt für die zur Drehmitnahme im Uhrzeigersinn dienenden Klemmsegmente 802 in den beiden Klemmsegmentpaaren 80.

Die Anzahl der an der Innenwelle 60 vorgesehenen Radialarme 81,82 kann größer als zwei gewählt werden, wodurch sich die Zahl der Klemmkörper 801,802 erhöht. Bei beispielsweise drei um jeweils gleiche Umfangswinkel versetzte Radialarme sind drei Klemmsegmentpaare 80 mit insgesamt sechs Klemmkörpern 801 und 802 erforderlich. Die Zahl der Mitnehmer 65 ist ebenfalls auf drei zu erhöhen, pro Klemmsegmentpaar 80 ein Mitnehmer 65. Das Vorsehen von zwei Radialarmen mit vier Klemmkörpern 801,802 und zwei Mitnehmern 65 hat sich jedoch als sinnvoll und kostengünstig erwiesen, um eine ausreichend hohe Klemmwirkung im Getriebe 23 sicherzustellen.

Die in Fig. 18 - 25 dargestellten Getriebe 23 können antriebsseitig anstelle mit den Betätigungseinheiten 24 und 24a bis 24d gemäß Fig. 2 - 12 auch mit einer Betätigungseinheit 24e gemäß Fig. 26 gekoppelt sein, die nach dem Ratschenprinzip arbeitet, allerdings anders als eine einfache Ratsche in beiden Drehrichtungen wirksam ist. Die in Fig. 26 skizzierte Verstellvorrichtung weist neben der Betätigungseinheit 24e ein Getriebe 23 auf, wie es in Fig. 18 - 21 oder in Fig. 22 - 25 dargestellt ist. Bezüglich des Getriebes 23 wird insoweit auf die Beschreibung zu den genannten Fig. verwiesen. Die Betätigungseinheit 24e weist wiederum ein mit dem Antrieb des Getriebes 23 verbundenes Schrittschaltwerk 25" und einen manuell zu bedienenden Schwenkhebel 26" zum wiederholten Auslösen des Schrittschaltwerks 25" auf, der auf einem parallel zur Getriebeachse ausgerichteten Zapfen 90 schwenkbar gelagert ist. Das Schrittschaltwerk 25" umfaßt ein Schrittrad 91, das drehfest mit dem Antrieb des Getriebes 23 zu dessen Drehmitnahme verbunden ist und

hierzu drehbar auf der Getriebewelle 92 sitzt und auf seiner dem Getriebe 63 zugekehrten Seitenfläche die beiden Mitnehmer 65 des Getriebes 63 axial vorspringend trägt. Das Schrittrad 91 ist am Umfang mit einer Außenverzahnung 93 versehen, in die zwei Antriebsklauen 94,95 des Schrittschaltwerks 25" eingreifen. Die beiden Antriebsklauen 94,95 sind auf dem Schwenkhebel 26" jeweils in einer Lagerstelle 96,97 schwenkbar gelagert. Die beiden Lagerstellen 96,97 sind dabei symmetrisch zu einer die Schwenkachse (Zapfen 90) des Schwenkhebels 26" und die Getriebeachse (Getriebewelle 92) schneidenden Geraden 98 im Abstand von dieser auf dem Schwenkhebel 26" angeordnet. Die beiden identisch ausgebildeten Antriebsklauen 94,95 sind zweiarmlige Schwenkhebel, von denen jeweils der eine Hebelarm endseitig in die Außenverzahnung 93 des Schrittrads 91 und der andere Hebelarm unter Federkraft an einem mit der Schwenkachse des Schwenkhebels 26" coaxialen Anschlag 99 anliegt, der hier als eine auf dem Zapfen 90 aufgesteckte und damit axial vom Schwenkhebel 26" absteckende Buchse ausgebildet ist. Die Federkraft wird durch ein federndes Element, das Druckkräfte ausübt, z.B. eine Blattfeder 100, realisiert, die zwischen den beiden Antriebsklauen 94,95 angeordnet ist und diese in einer voneinander absprenzenden Richtung beaufschlagt. Der Schwenkhebel 26" hat wie der Schwenkhebel 26 in Fig. 2 - 4 eine Endlagendifferenzierung, die den Schwenkhub des Schwenkhebels 26" in beiden Schwenkrichtungen begrenzt. Diese umfaßt ein zum Zapfen 90 konzentrisches bogenförmiges Langloch 35 im Schwenkhebel 26" und einen in das Langloch 35 hineinragenden, räumlich feststehend angeordneten Stift 36. Durch Anschlag der abgerundeten Enden des Langlochs 35 an dem Stift 36 wird der maximale Schwenkhub des Schwenkhebels 26" festgelegt. Dieser ist so auf die in die Außenverzahnung 93 des Schrittrads 91 eingreifenden Antriebsklauen 94,95 abgestimmt, daß beim maximalen Hub des Schwenkhebels 26" in die eine oder andere Schwenkrichtung das Schrittrad 91 durch eine der Antriebsklauen 94 bzw. 95 in der einen oder anderen Drehrichtung jeweils um einen Zahn weitergedreht wird.

Die Wirkungsweise der unter Bezugnahme auf Fig. 26 beschriebenen Verstellvorrichtung ist wie folgt:

Der Schwenkhebel 26" der Betätigungseinheit 24e wird entsprechend der gewünschten Verstellrichtung, beispielsweise in Fig. 26 im Uhrzeigersinn, um den Zapfen 90 geschwenkt. Die Antriebsklaue 95 stößt sich dadurch auf den von der Buchse auf dem Zapfen 90 gebildeten Anschlag 99 ab und bewegt das Schrittrad 91 um einen Zahn entgegen Uhrzeigersinn weiter bevor der Stift 36 am oberen Ende des Langlochs 35 anschlägt. Die Antriebsklaue 94 dreht dabei aus der Außenverzahnung 93 heraus. Wird der Schwenkhebel 26" wieder in seine in Fig. 26 gezeigten Ausgangslage zurückgestellt, in welcher sich der Stift 36 in der Mitte des Langlochs 35 befindet, so dreht die Antriebsklaue 94 in die nächste Zahnücke der Außenverzahnung 93 ein, und die Antriebsklaue 95 gleitet nach Überwindung

21

EP 0 751 030 A1

22

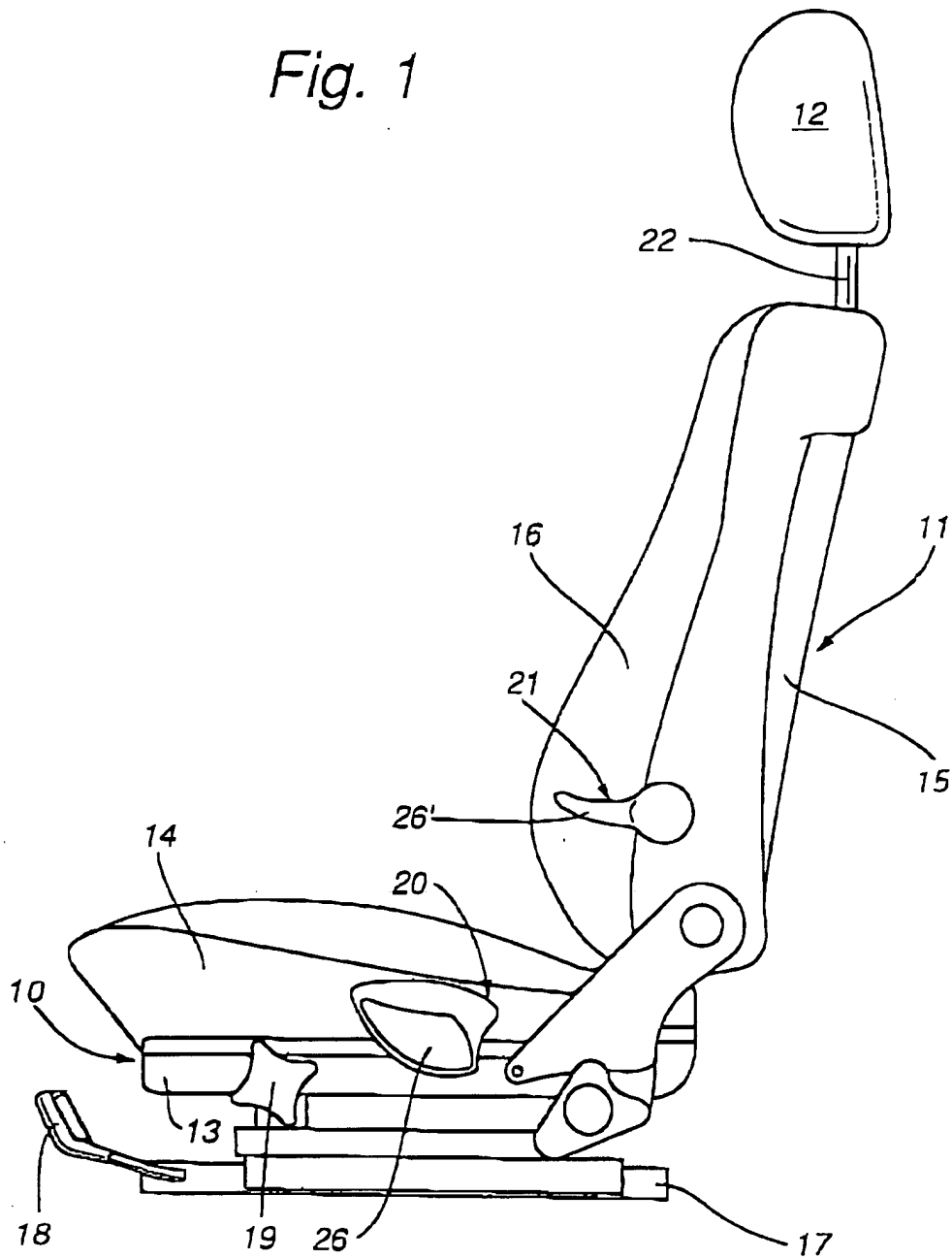
der Federvorspannung der Blattfeder 100 über den nachfolgenden Zahn in die nachfolgende Zahnlücke. Die Drehlage des Schrittrads 91 bleibt dabei unverändert. Wird der Schwenkhebel 26" in Fig. 26 entgegen Uhrzeigersinn verschwenkt, so stützt sich die Antriebs-  
 5 klawe 94 am Anschlag 99 ab und dreht das Schrittrad 91 um einen Zahn im Uhrzeigersinn. Wie zu Fig. 18 - 25 beschrieben, wird beim Drehen des Schrittrads 91 über die mit dem Schrittrad 91 drehfest verbundenen Mitnehmer 65 die Innenwelle 60 um den gleichen Drehwinkel wie das Schrittrad 90 verdreht, die wiederum das Ver-  
 10 stellorgan um einen gleichen Drehwinkel antreibt.

Die Erfindung ist nicht auf die beschriebenen Ausführungsbeispiele beschränkt. So können mit den beschriebenen Verstellvorrichtungen auch andere Ver-  
 15 stellfunktionen als Sitzverstellungen bei Fahrzeugsitzen durchgeführt werden. Mit einem einzigen Schwenkhebel können auch mehr als zwei verschiedene Verstellungen ausgeführt werden, wenn weitere Schrittschaltwerke vorgesehen werden. Durch gleich-  
 20 zeitige Kopplung zweier Schrittschaltwerke mit dem Schwenkhebel können zwei Verstellungen gleichzeitig, aber in gegenseitiger Abhängigkeit vorgenommen werden.

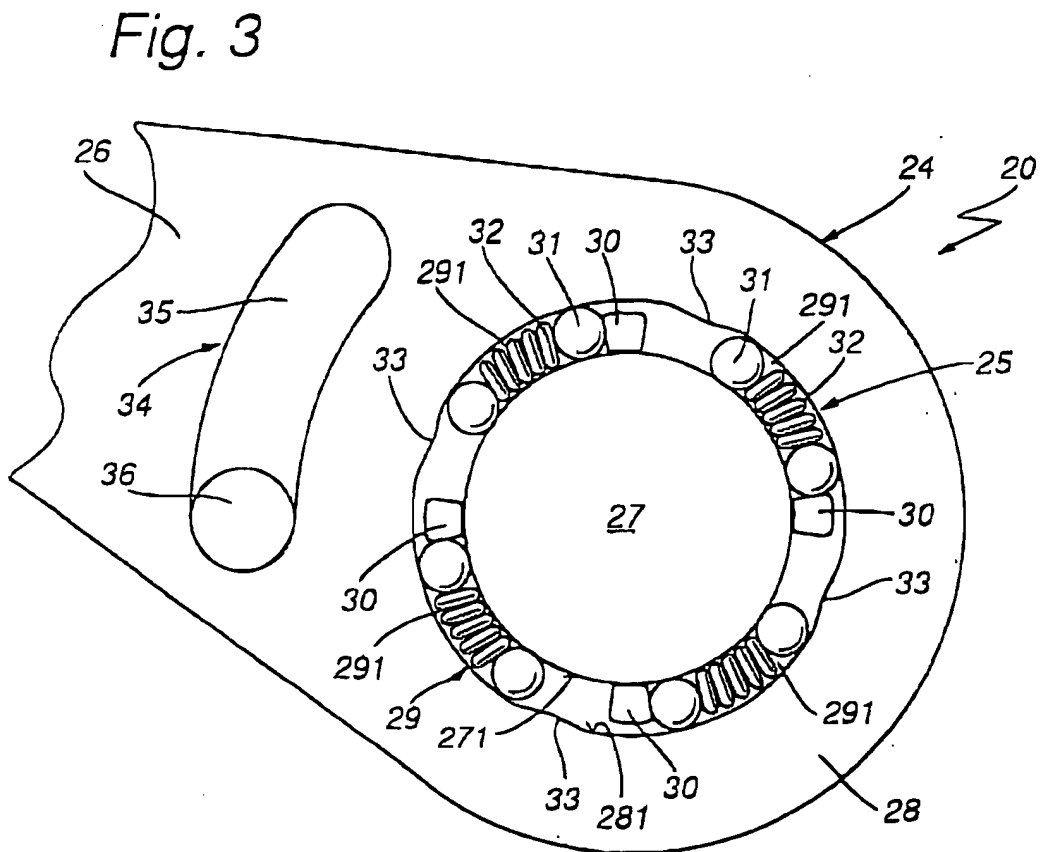
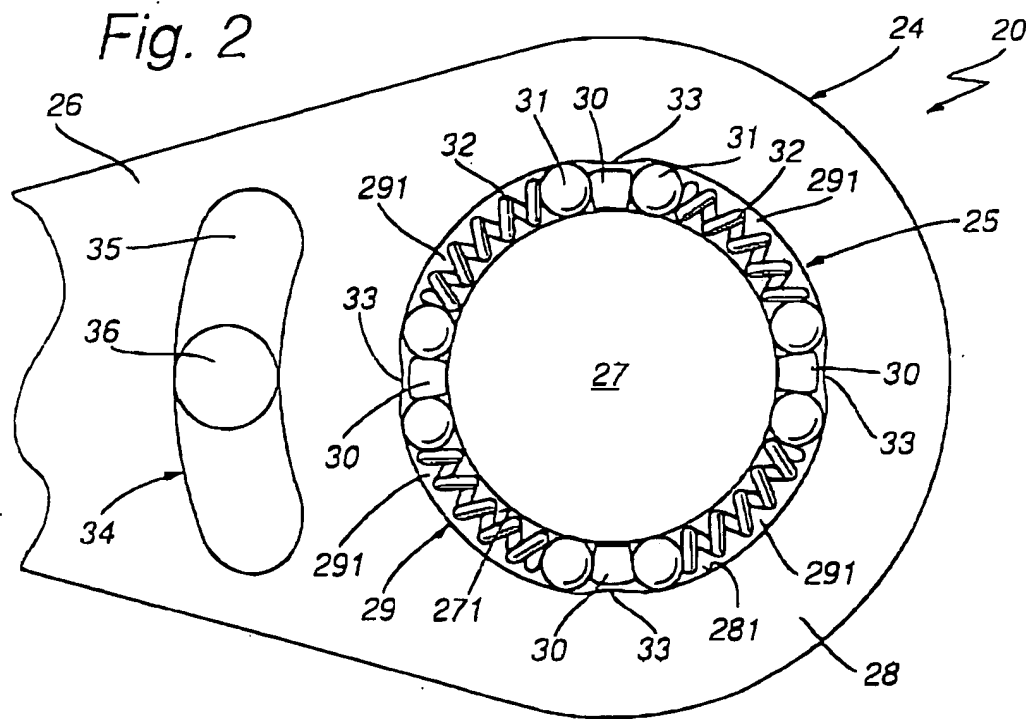
#### Patentansprüche

1. Verstellvorrichtung zur Durchführung mindestens einer Verstellfunktion, insbesondere zur Verstellung eines Kraftfahrzeugsitzes, gekennzeichnet durch eine Betätigungseinheit (24) mit einem Schrittschaltwerk (25) zur Umsetzung einer antriebsseitigen Bewegung eines manuell zu bedienenden Schwenkhebels (26; 26") in eine abtriebsseitige Drehbewegung in dem einen oder anderen Drehsinn, wobei der Schwenkhebel (26, 26") zum wiederholten Auslösen eines Schritts um einen Drehwinkel schwenkbar ist, der innerhalb eines maximal möglichen Drehwinkels frei wählbar ist.
2. Verstellvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Schrittschaltwerk (25) ein abtriebsseitiges Innenteil (27) mit zylindrischer Außenfläche (271) und ein mit dem Schwenkhebel (26) drehfest koppelbares Außenteil (28) mit zylindrischer Innenfläche (281) aufweist, das das abtriebsseitige Innenteil (27) unter Belassung eines Ringraums (29) zu dessen Außenfläche (271) konzentrisch umschließt,  
 45 daß in dem Ringraum (29) mindestens zwei räumlich feststehende, um vorzugsweise gleiche Umfangswinkel zueinander versetzte Anschläge (30) sowie Klemmkörper (31) angeordnet sind, die an den beiden Zylinderflächen (271, 281) des Innen- und des Außenteils (27, 28) anliegen und sich unter Federkraft jeweils paarweise an voneinander in Umfangsrichtung abgekehrten Seiten der Anschläge (30) abstützen, und daß an einer der  
 50 Zylinderflächen (271) des Innen- bzw. Außenteils (27, 28) eine der Anzahl der Anschläge (30) entsprechende Zahl von in den Ringraum (29) radial vorspringenden Axialrippen (33) ausgebildet ist, die um Umfangswinkel zueinander versetzt so angeordnet sind, daß sie in der Grundstellung des Schwenkhebels (26) den Anschlägen (30) radial gegenüberstehen.
3. Verstellvorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Axialrippen (33) an der Innenfläche (281) des Außenteils (28) ausgebildet sind.
4. Verstellvorrichtung nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß zur Erzeugung der Federkraft an den Klemmkörpern (31) jeweils zwischen zwei in Umfangsrichtung aufeinanderfolgenden Klemmkörpern (31), die sich an einander zugewandten Seiten zweier aufeinanderfolgender Anschläge (30) abstützen, eine Druckfeder (32) angeordnet ist, die an jedem der Klemmkörper (31) mit in Umfangsrichtung gerichteter Druckkraft angreift.
5. Verstellvorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Klemmkörper (31) als Kugeln, Walzen oder Rollen, trapezförmige Klemmelemente u.dgl. ausgebildet sind.
6. Verstellvorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß im Außenteil (28) oder im Schwenkhebel (26) ein auf einem zum Innenteil (27) bzw. zur Innenfläche (281) des Außenteils (28) konzentrischen Kreis angeordnetes bogenförmiges Langloch (35) vorgesehen ist und daß ein räumlich feststehender Stift (36) in das Langloch (35) hineinragt und so angeordnet ist, daß er in der Grundstellung des Schwenkhebels (26) im Langloch (35) mittig plaziert ist.
7. Verstellvorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwenkhebel (26) einstückig mit dem Außenteil (28) des Schrittschaltwerks (25) ausgebildet ist.

EP 0 751 030 A1

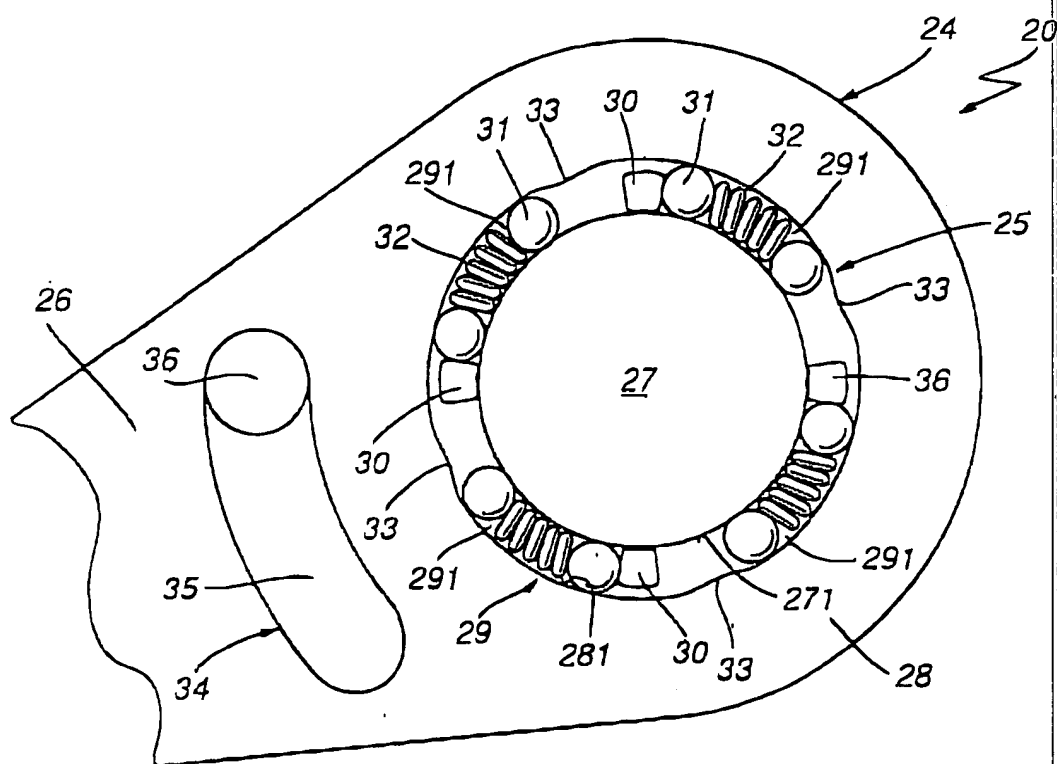
*Fig. 1*

EP 0 751 030 A1



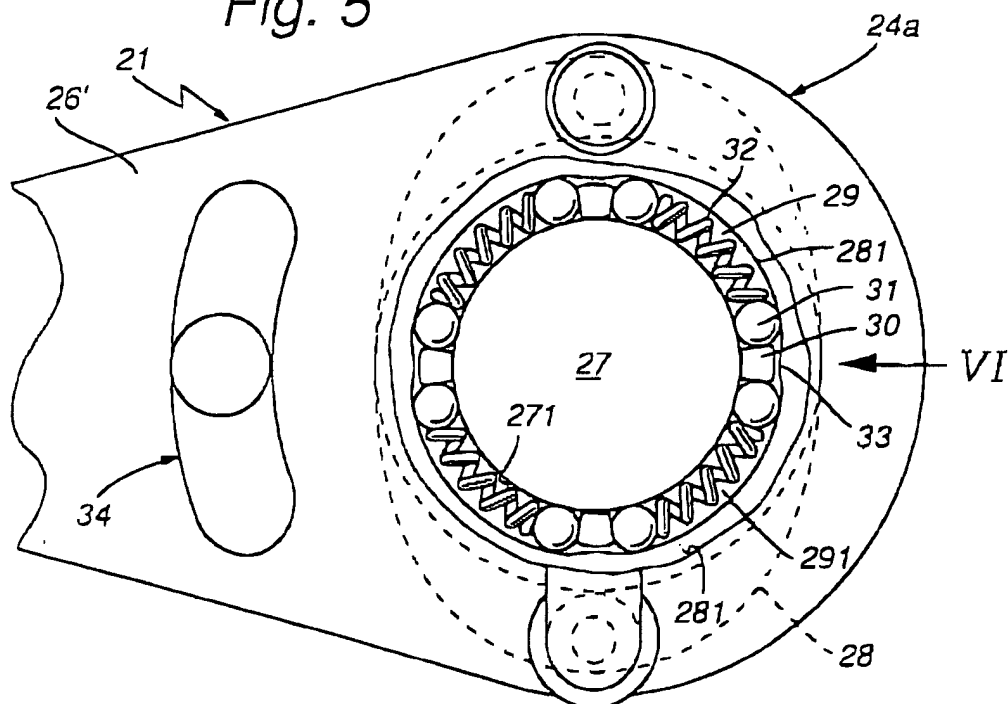
EP 0 751 030 A1

Fig. 4

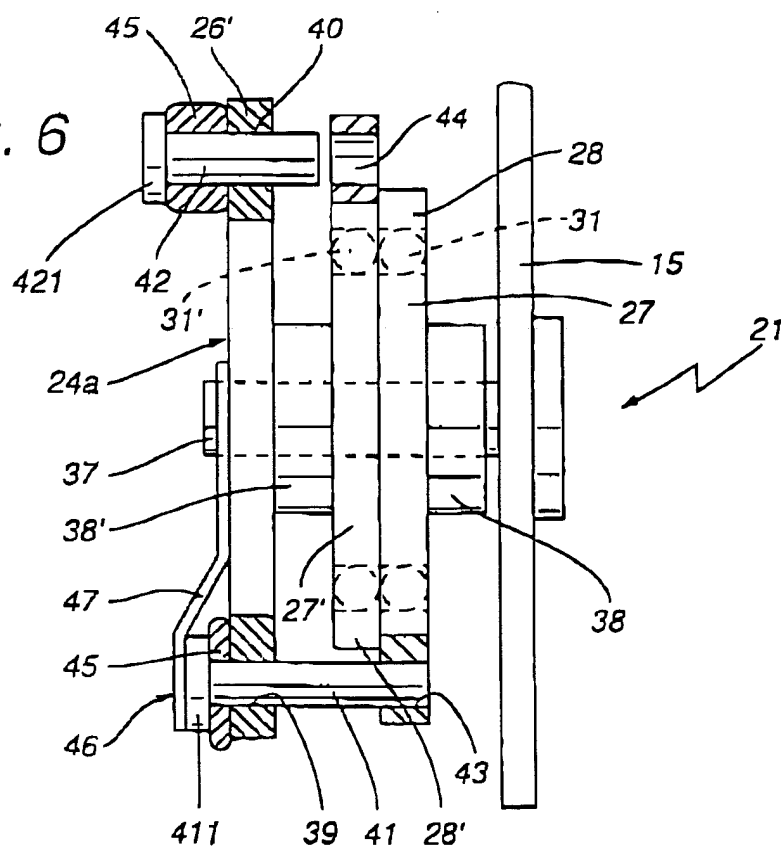


**EP 0 751 030 A1**

*Fig. 5*

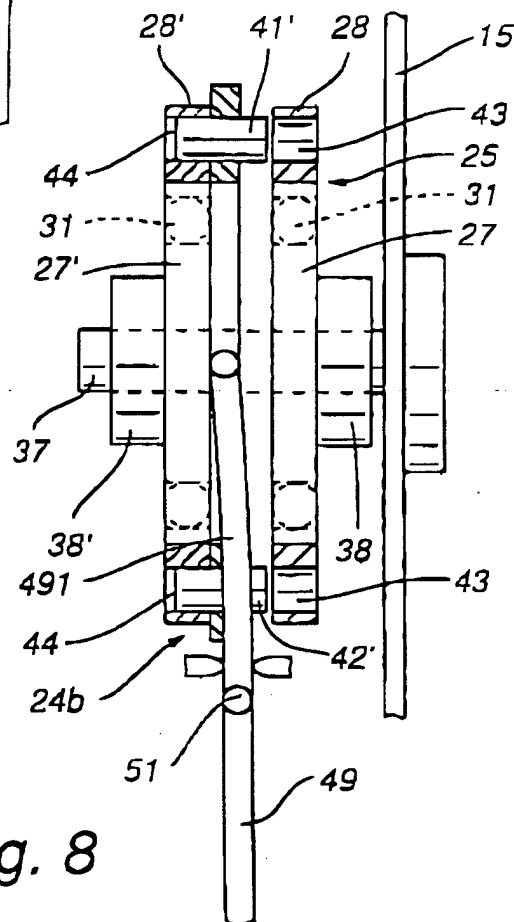
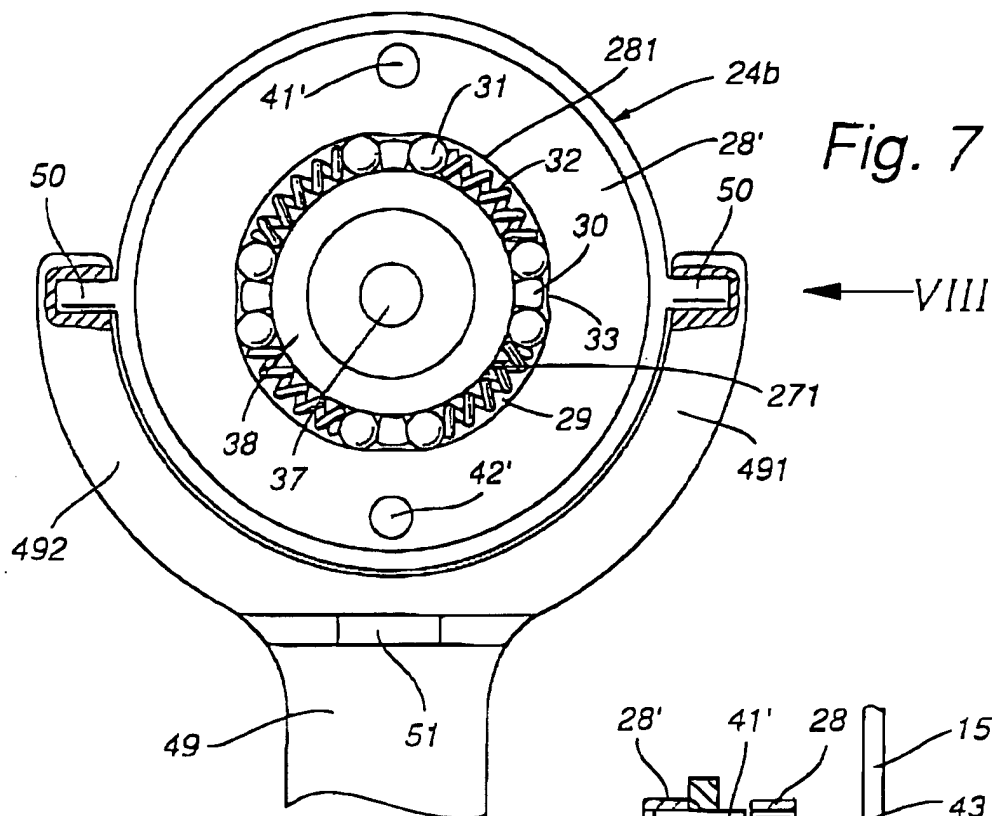


*Fig. 6*

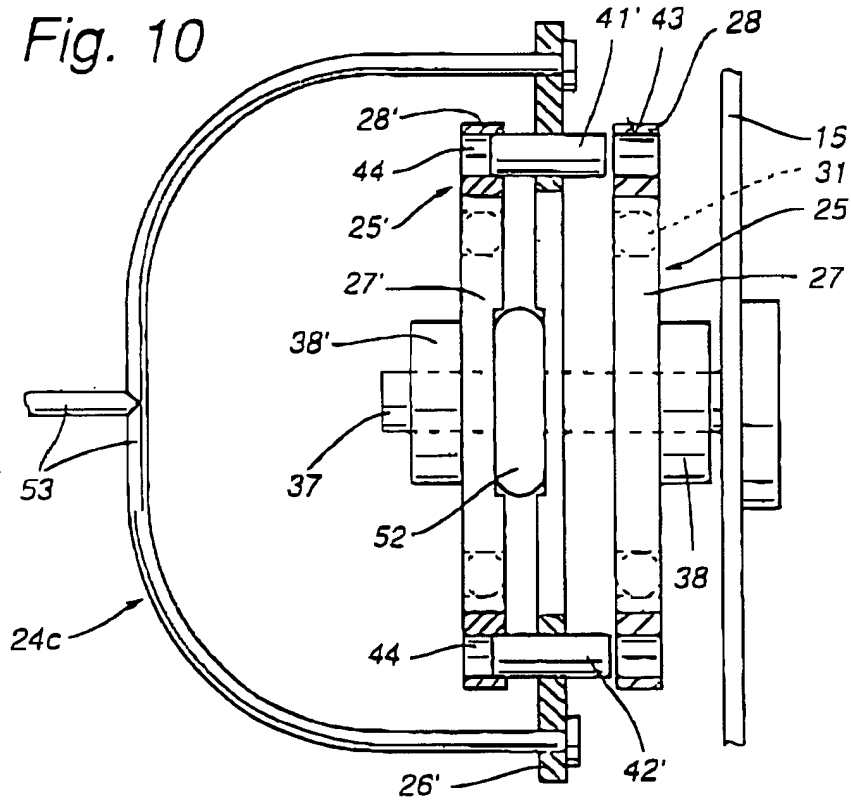
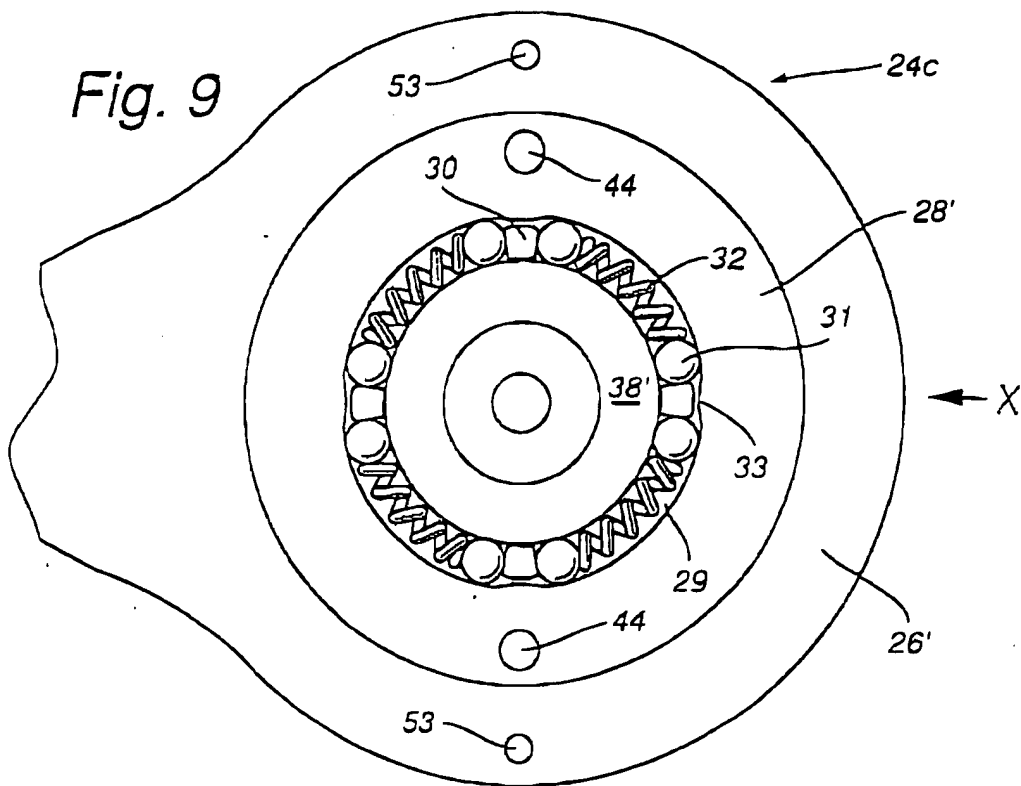




**EP 0 751 030 A1**



EP 0 751 030 A1



EP 0 751 030 A1

Fig. 11

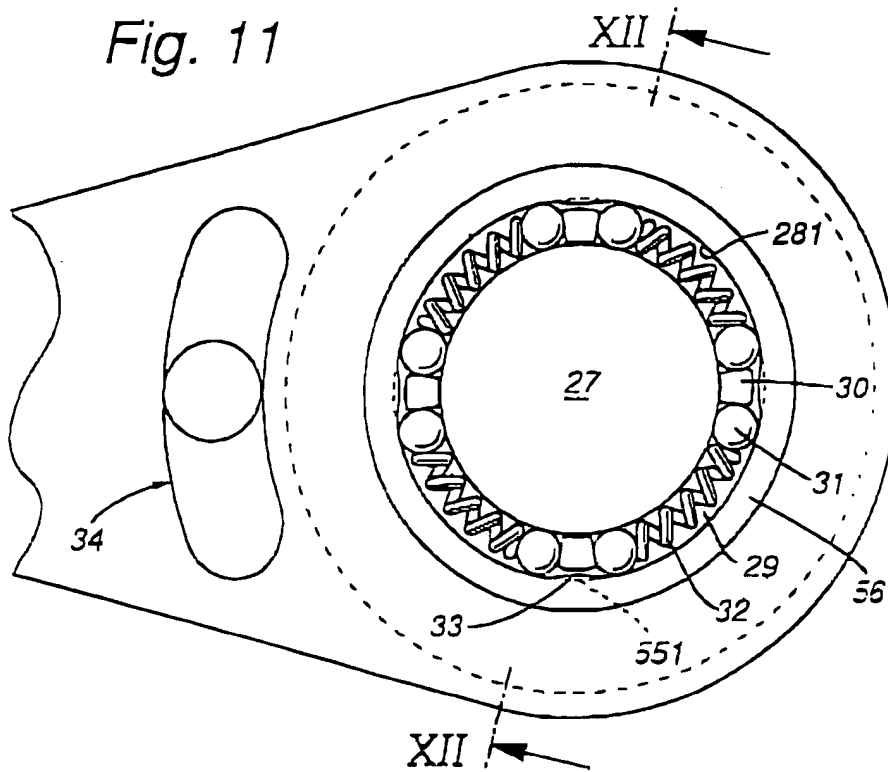
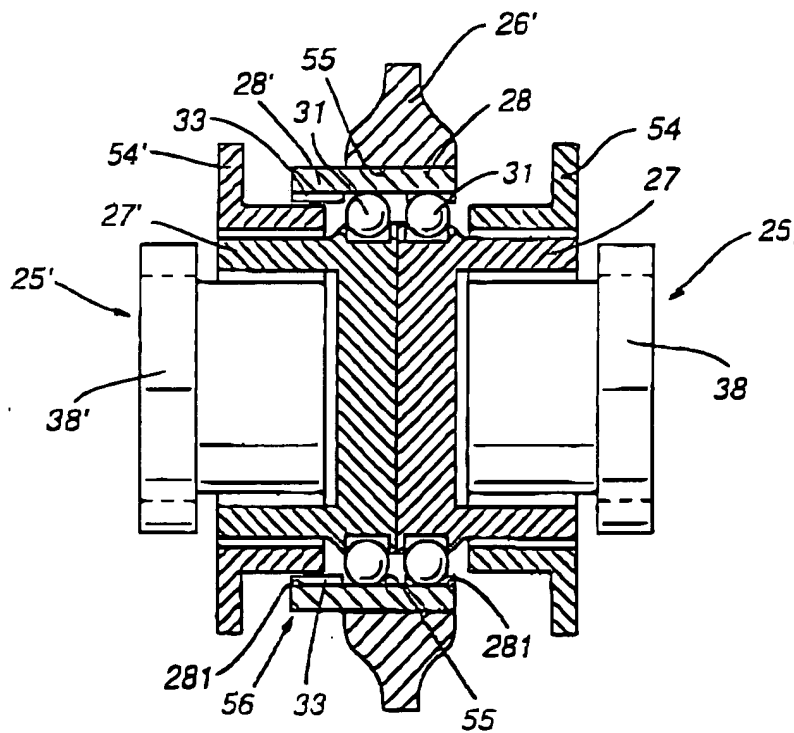


Fig. 12



EP 0 751 030 A1

Fig. 13

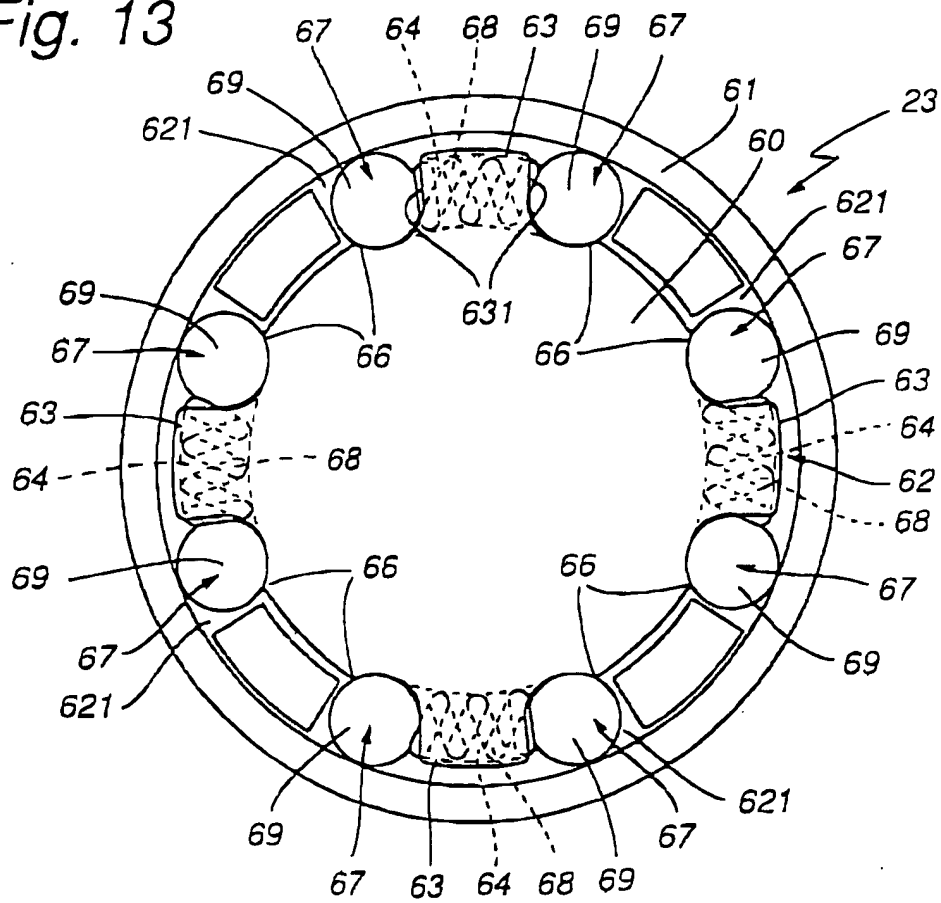
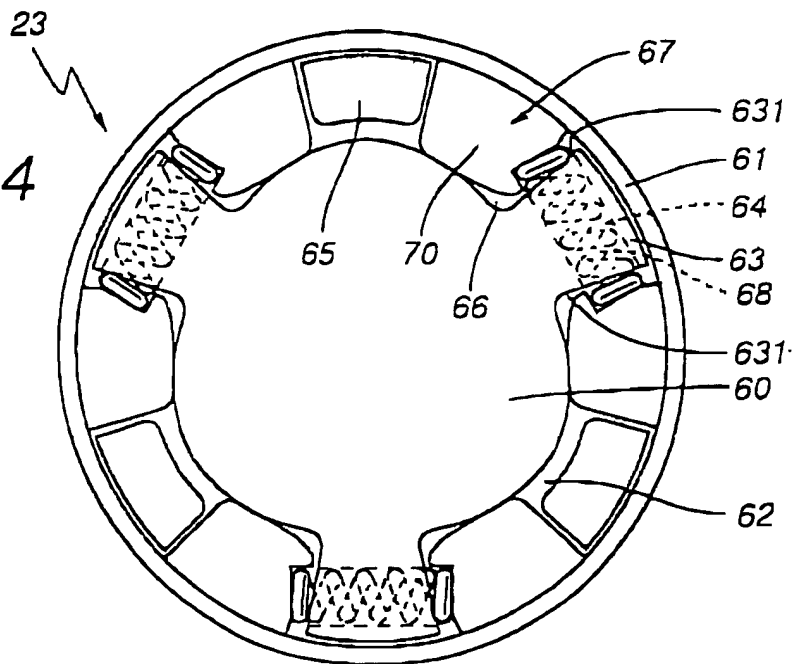
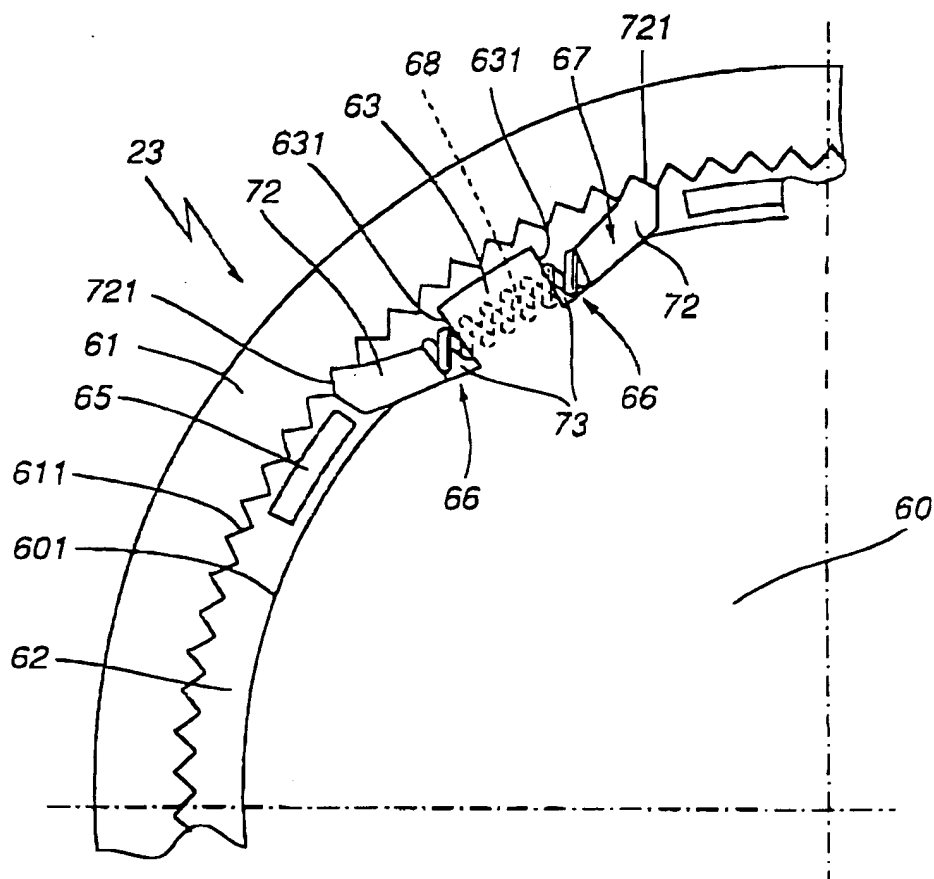


Fig. 14



EP 0 751 030 A1

Fig. 15



EP 0 751 030 A1

Fig. 16

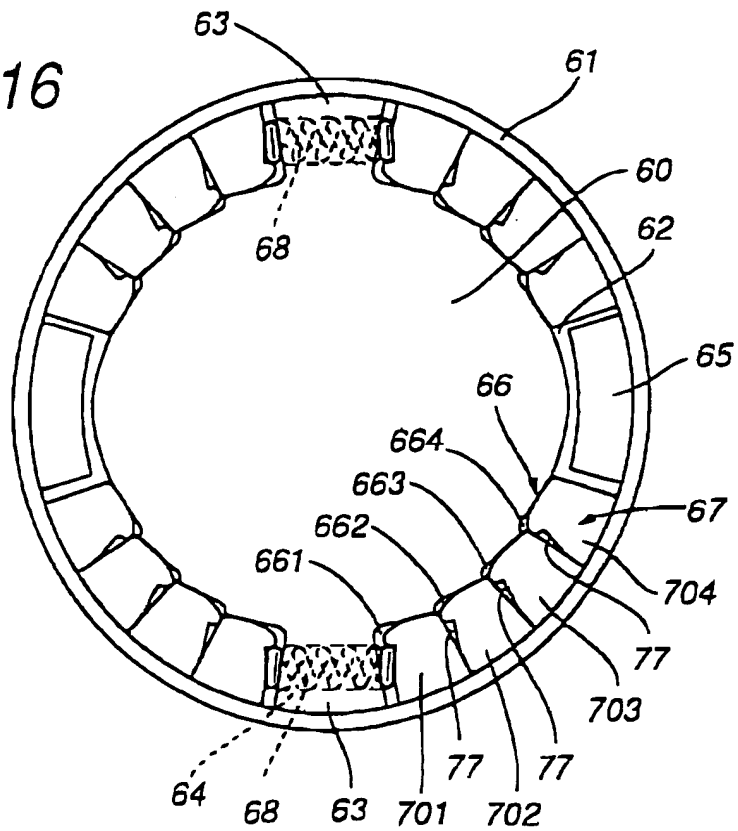
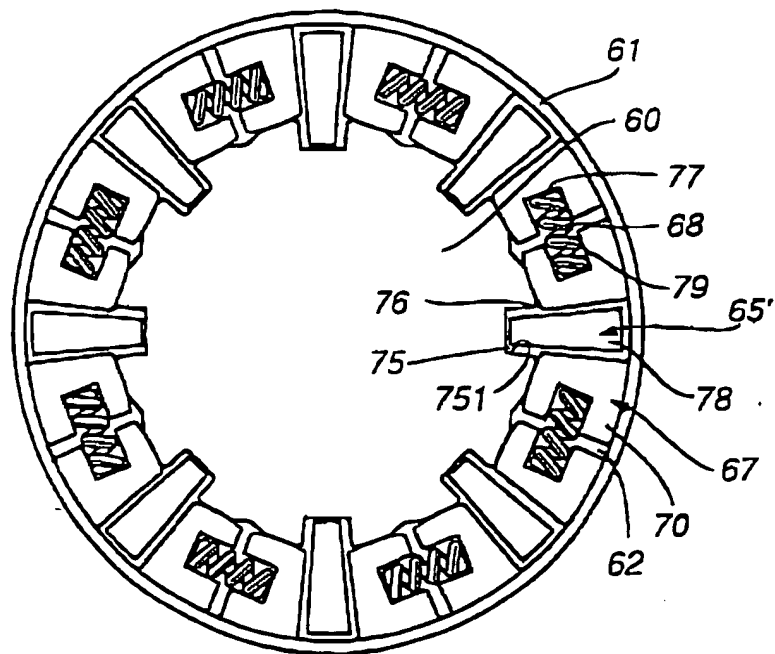
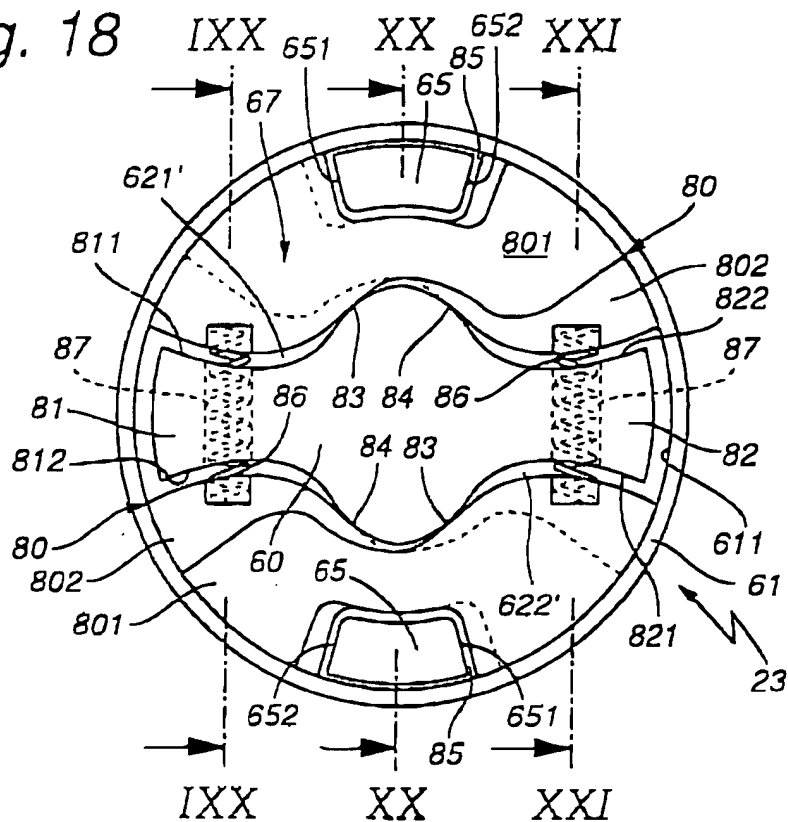


Fig. 17



**EP 0 751 030 A1**

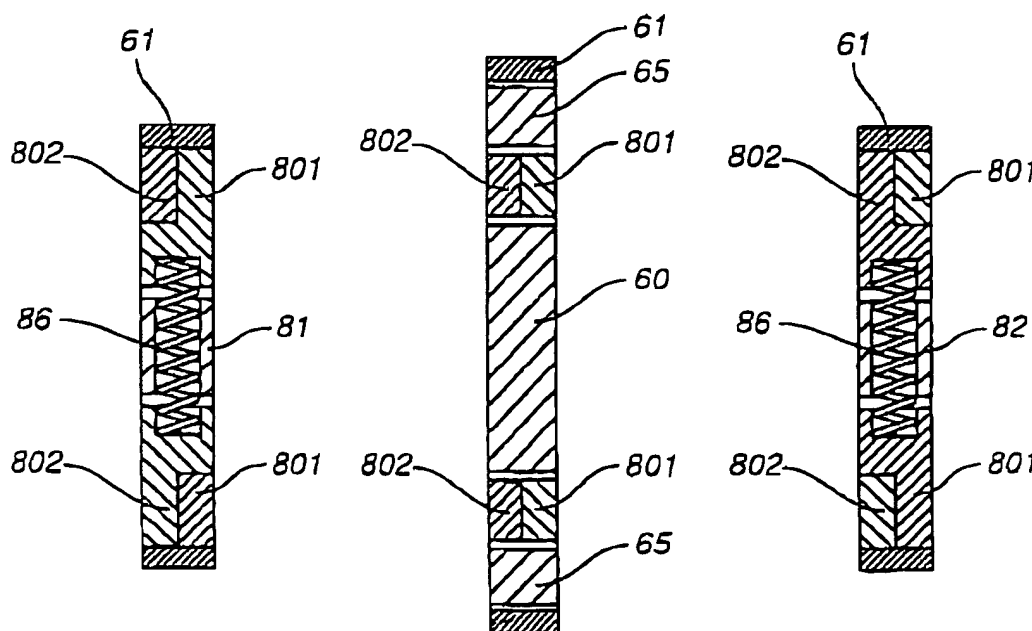
Fig. 18 IXX<sub>651</sub> XX<sub>85</sub><sup>652</sup> XXI



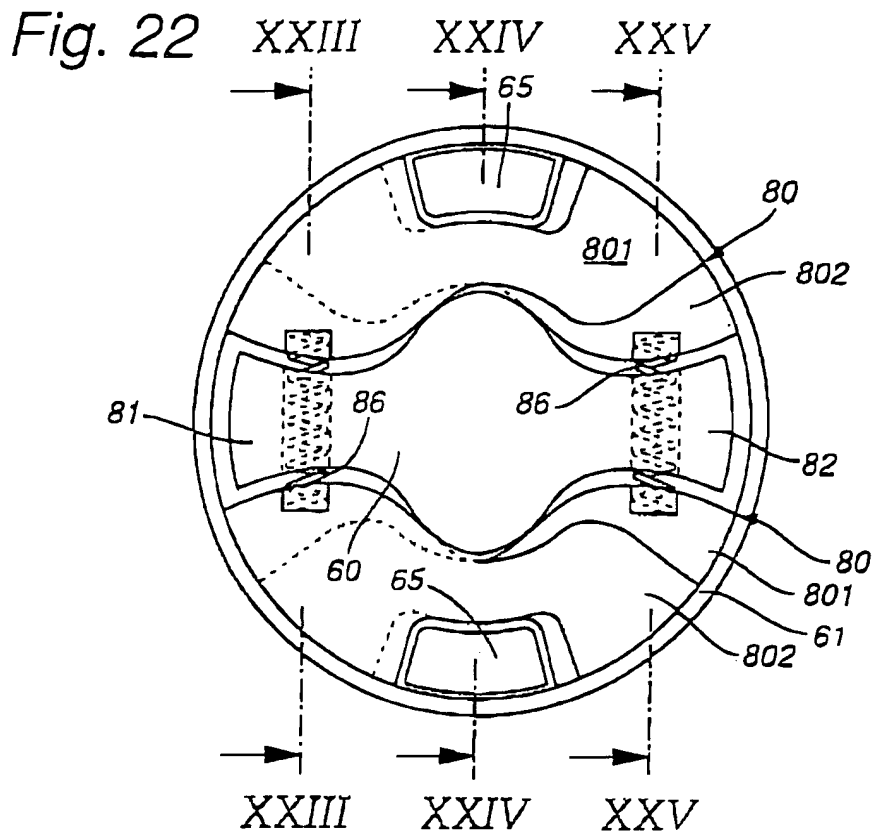
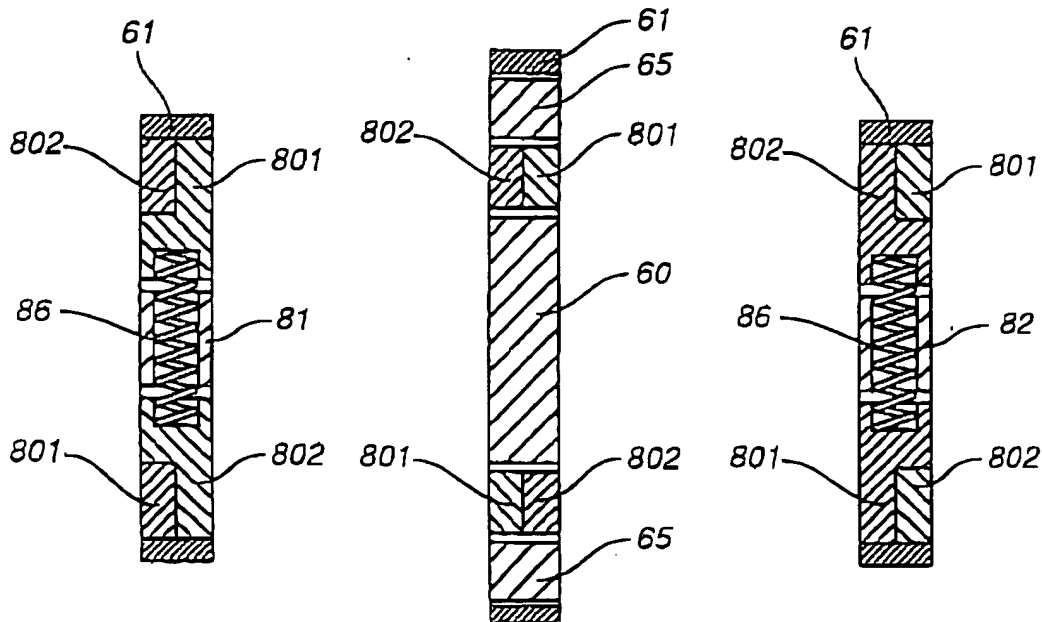
*Fig. 19*

Fig. 20

*Fig. 21*



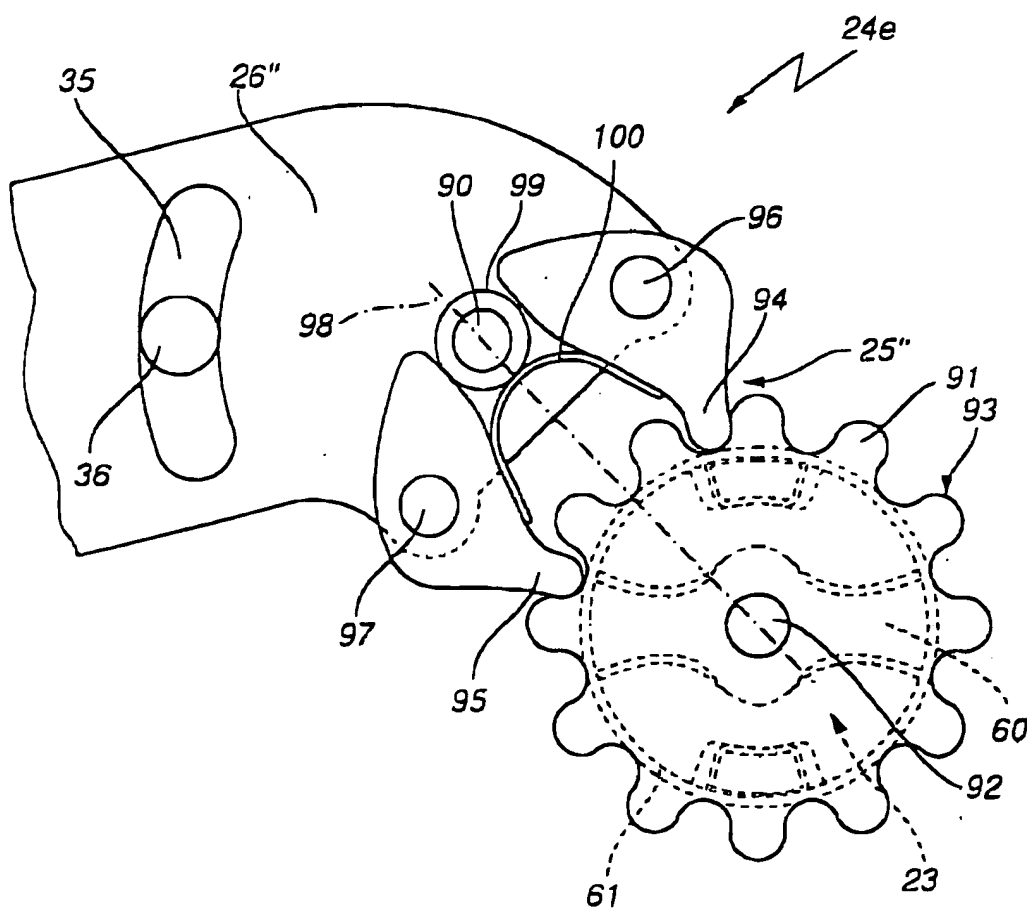
EP 0 751 030 A1

*Fig. 23**Fig. 24**Fig. 25*



EP 0 751 030 A1

Fig. 26



EP 0 751 030 A1

Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 96 11 0126

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE-B-11 06 138 (VEB) * das ganze Dokument * ---	1-5	B60N2/22 B60N2/44
X	WO-A-93 08410 (INA WÄLZLAGER SCHAEFFLER) * das ganze Dokument * ---	1-5	
X	EP-A-0 497 007 (SCHWARZBICH) * das ganze Dokument * ---	1-3,5	
X	DE-A-23 23 640 (SOUTHERN BROTHERS) * Seite 3 - Seite 10; Abbildungen * ---	1,2,4,5	
X,D	DE-A-37 34 363 (BURGER SÖHNE) * das ganze Dokument * ---	1,2,4,5	
X	EP-A-0 161 410 (HAMMERSTEIN GMBH C ROB ;DAIMLER BENZ AG (DE)) 21.November 1985 * Zusammenfassung; Abbildung * ---	1	
X	DE-A-38 15 602 (BROSE FAHRZEUGTEILE) 16.November 1989 * Zusammenfassung; Abbildungen * ---	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.4)
X	DE-A-38 15 600 (BROSE FAHRZEUGTEILE) 16.November 1989 * Zusammenfassung; Abbildungen * ---	1	B60N
X	DE-A-19 25 778 (KEIPER ) 26.November 1970 * Seite 8 - Seite 17; Abbildungen 1-8 * ---	1	
X	DE-A-25 26 149 (KEIPER KG) 16.Dezember 1976 * Seite 5 - Seite 10; Abbildungen 1-6 * -----	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenamt		Prüfer	
DEN HAAG		Gatti, C	
Abschlußdatum der Recherche			
10.Oktober 1996			
KATEGORIE DER GENANTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : schriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument S : Mitglied der gleichen Patentfamilie, überwachendes Dokument	

EPD FORM 1501 (01/95) (P/0001)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☐ BLACK BORDERS

☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

☐ FADED TEXT OR DRAWING

☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

☐ SKEWED/SLANTED IMAGES

☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

☐ GRAY SCALE DOCUMENTS

☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**